

Fábrica de Noobs

Desmistificando: Triângulo das Bermudas

Natanael Antonioli

Março de 2024

1. SUMÁRIO

1. Sumário	2
2. Identificação da história	4
3. Quando a região passou a ser associada com desaparecimentos?	5
4. Cristovão Colombo descreveu fenômenos anômalos na região?	8
5. Quais casos náuticos são explicados por condições climáticas?	12
6. Quais casos náuticos são explicados por tripulações resgatadas?	19
7. Quais casos náuticos são explicados por falha estrutural ou mecânica?	21
8. Quais casos náuticos são explicados por motins?	25
9. Quais casos aéreos são explicados por erros de navegação?	26
10. Quais casos aéreos são explicados por panes?	28
11. Quais casos aéreos são explicados por turbulência?	30
12. Quais casos não parecem ter ocorrido?	33
13. Quais casos ocorreram fora do Triângulo das Bermudas?	37
14. Quais casos são inexplicados até então?	38
15. O que uma análise desses casos revela?	41
16. Esses desaparecimentos são mais frequentes no Triângulo das Bermudas?	42
17. Porque esses desaparecimentos ocorrem?	45
18. Navios e aviões evitam o Triângulo das Bermudas?	46
19. OVNI's estão por trás dos desaparecimentos?	47
20. Há evidências de uma “névoa eletromagnética” na região?	51
21. Os vórtices infames são responsáveis pelos desaparecimentos?	54
22. Atlântida é responsável pelos desaparecimentos?	57

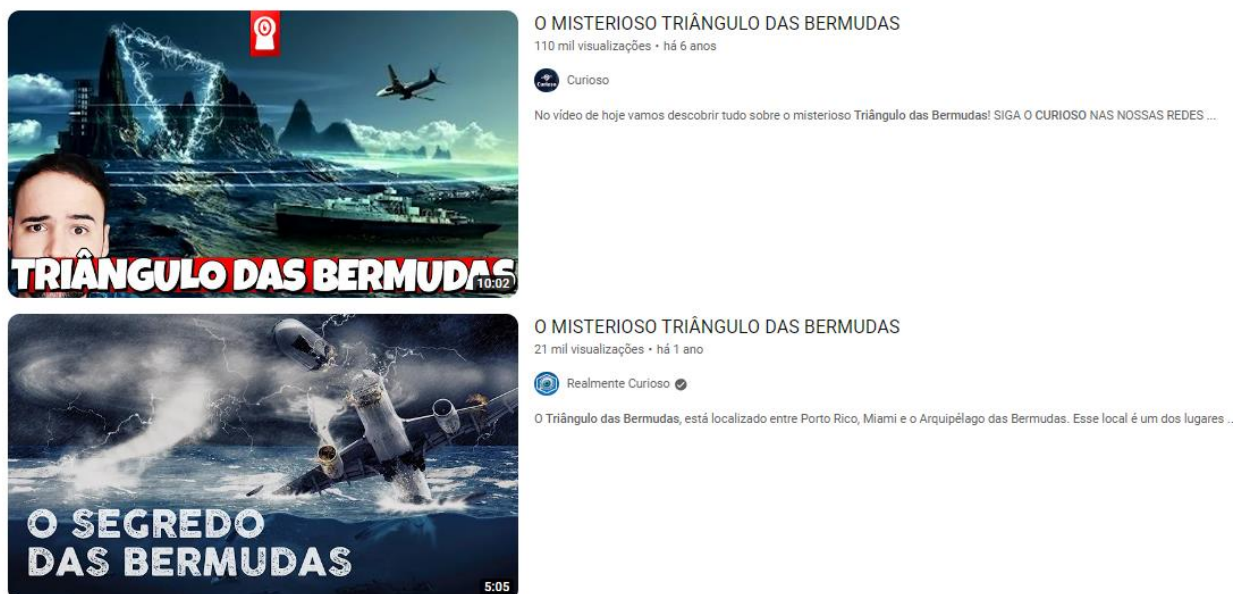
23.	O Megalodon é responsável pelos desaparecimentos?.....	61
24.	Um buraco negro ou um buraco de minhoca são responsáveis pelos desaparecimentos?	62
25.	Condições climáticas são responsáveis pelos desaparecimentos?	63
26.	Conclusões	65

2. IDENTIFICAÇÃO DA HISTÓRIA

O Triângulo das Bermudas é uma região marítima delimitada por Bermuda, Miami e Porto Rico dentro da qual ocorreram múltiplos acidentes aéreos e marítimos, a maioria dos quais não deixou nenhum vestígio. Especula-se que a causa para tal estatística anômala envolva portais interdimensionais, buracos negros, cidades perdidas, anomalias magnéticas ou alienígenas.

A história fica por conta de múltiplos vídeos postados sobre o tema no YouTube.

Figura 1: reprodução da história.



Nesse vídeo, primeiro abordaremos faremos uma lista (que visa ser exaustiva) dos casos e suas prováveis explicações. Se você acredita que algum caso ficou de fora dessa lista, **por favor nos indique-o para que ele possa ser categorizado**. Isso será suficiente para concluir se o Triângulo das Bermudas é ou não anômalo, o que comporá a segunda parte. Na terceira, checaremos prováveis explicações para o local ser anômalo, pois isso continuará a ser alegado independente do resultado da segunda parte.

Esse **não é um vídeo sobre outras regiões do mundo para as quais há uma fama semelhante**.

3. QUANDO A REGIÃO PASSOU A SER ASSOCIADA COM DESAPARECIMENTOS?

Apesar de a história dos desaparecimentos remontar ao século XIX, foi só em 1950 que a região foi considerada anômala pela primeira vez. O artigo desse ano (<https://www.newspapers.com/article/arizona-daily-star-air-sea-mysteries-sh/137796829/>) cita vários casos de desaparecimentos misteriosos que ocorreram na região próxima à Bermuda, sem ainda nomeá-la. A área foi descrita como um triângulo entre a Flórida, Porto Rico e Bermuda.

Figura 2: reprodução do artigo.

Air, Sea Mysteries Show It Is Still a Big World

MIAMI, Fla., Sept. 16. (AP)—It's a small world? No, it's still the same vast globe the ancients knew, with the same misty limbo of the lost.

You think it is small because of speeding wheels and wings and the voice of radio which comes out of the void. A mile is only a minute's travel by wheel or a few second's flight—but it is still a mile.

The miles add up to a vast unknown into which a hundred and more persons have flown or sailed within brief memory, to be swallowed up just as ships were swallowed in the old sailing days. For instance:

The Sandra carried radio. It was a 350-foot freighter which sailed with 12 men on board from Miami to Savannah. There 300 tons of insecticide were loaded for Puerto Cabello, Venezuela. The Sandra sailed—and disappeared without a trace. On June 16, in the "small world" year of 1950, search was abandoned. The fate of the craft and the dozen on board was written down as an official mystery.

Where are the men and women and two babies—32 persons in all—who happily boarded a plane at San Juan, Puerto Rico, and flew 1,000 miles toward Miami? A radio message at 4 a.m. Dec. 27, 1948, reported them 50 miles south of their goal. They never arrived. Searchers scanned 310,000 miles of sea and land, but the elusive limbo into which they flew was on no map.

On Jan. 18, 1949, a great task force of the United States Navy was on maneuvers south of Bermuda. That same day a British

airliner, the Ariel, vanished in the thin air through which it flew. The plane had left Bermuda with 20 persons on board. Among the searchers was a big lumbering rescue craft, a PBM Chile. The naval force abandoned its maneuvers. Aircraft carriers, cruisers, destroyers, combed the waters with thousands of pairs of sharp eyes on watch. They learned no hint of the Ariel's fate. FBM rescue craft ever return.

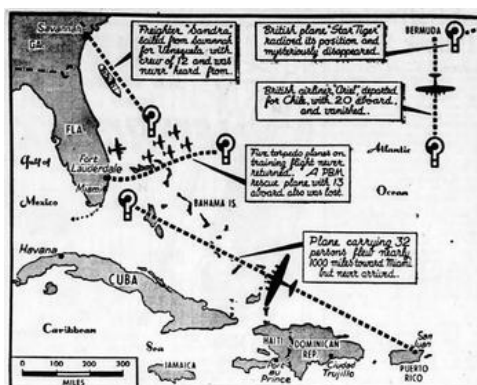
A year earlier, on Jan. 31, 1948, another British plane, the Star Tiger, approached Bermuda with 29 on board. The craft radioed its position several times. Then silence enveloped it, and mystery. To this day no trace has been uncovered.

An older but more perplexing mystery is that of the five torpedo planes. They took off from the navy's Ft. Lauderdale air station on Dec. 5, 1945, for a navigational training flight. The hours passed and darkness fell. Anxious officers called to them by radio and were answered only with silence.

The hour passed when their fuel would be exhausted and search planes were sent out. None of the five torpedo planes with the 14 crewmen were found despite the greatest search in Florida's history. Nor did the Bermuda rescue craft ever return.

These and other modern mysteries have established a roll of about 135 persons who went forth confidently into a world they thought small. But it is the same big world the ancients knew into which men and their machines and ships can disappear without a trace.

Figura 3: mapa publicado em jornais da época.



O próximo artigo foi produzido em 1952 (<https://www.physics.smu.edu/pseudo/BermudaTriangle/GeorgeXSand.pdf>) e descreve como que, em uma região de mar próxima da Flórida, aviões e embarcações desaparecem sem deixar vestígios.

Figura 4: artigo de 1952.



SEA MYSTERY AT OUR BACK DOOR

In this watery region off the coast of Florida
ships and aircraft vanish without leaving a single clue.

By George X. Sand

Dez anos depois, em 1962, a revista The American Legion (<https://archive.org/details/americanlegionma724amer/page/12/mode/2up?q=triangle>) publicou um artigo sobre o Voo 19, um desaparecimento na região.

Figura 5: artigo em questão.



Em 1964, o nome “Triângulo das Bermudas” foi cunhado em um artigo intitulado *The Deadly Bermuda Triangle* (<https://www.physics.smu.edu/~pseudo/BermudaTriangle/vincentgaddis.txt>), questionando o que haveria de particular naquela região do mundo que “destruiu centenas de barcos e aviões sem deixar vestígios”, em um padrão que remontaria a 1840.

Figura 6: trecho da reportagem.

Argosy February 1964 p. 28-29, 116-118.

The Deadly Bermuda Triangle

by Vincent H. Gaddis
photo by David Attie

(Model planes from Aurora Plastics Corporation
and ships from Revell, Incorporated)

What is there about this particular slice of the world that has
destroyed hundreds of ships and planes without a trace?

Alguns escritores posteriores avançaram a região do triângulo para até a costa irlandesa, mas **a maioria concordou com as fronteiras definidas nesses artigos.**

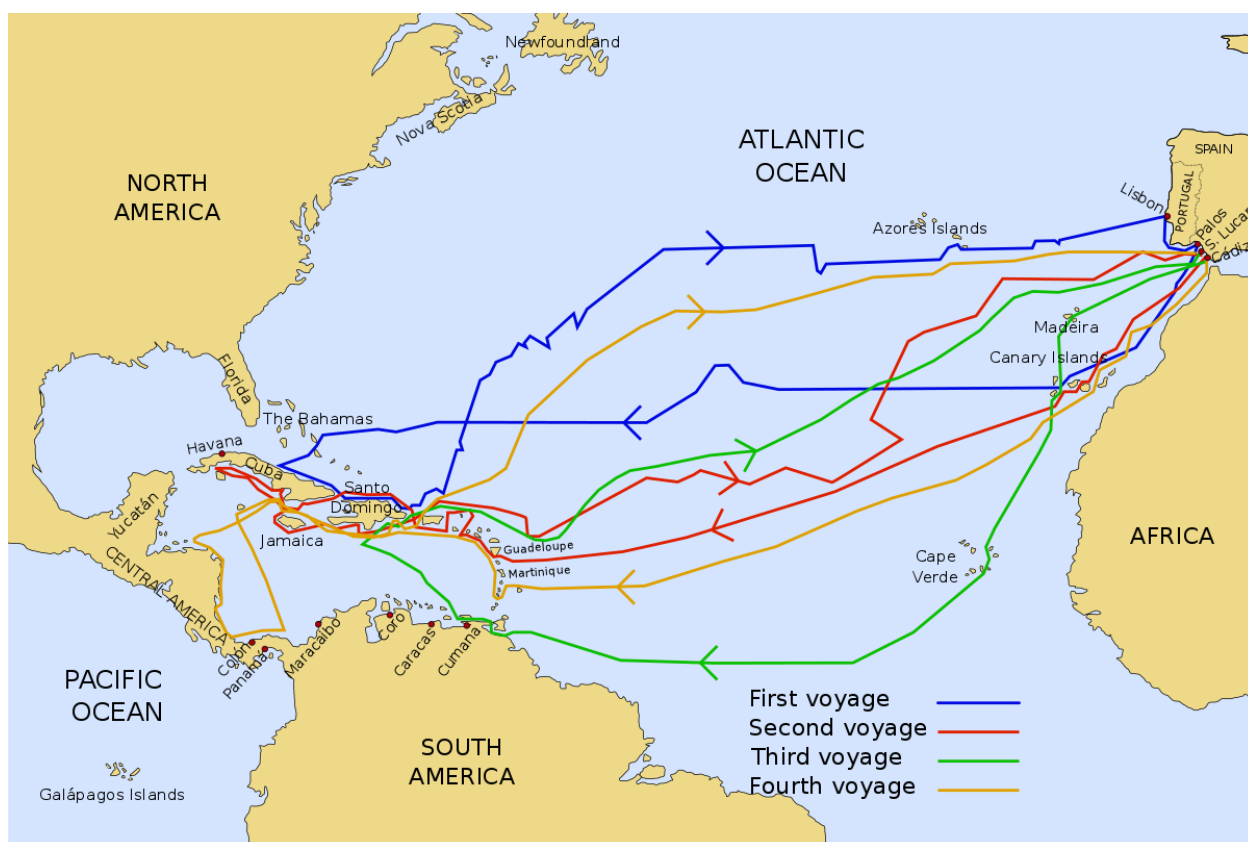
Figura 7: mapa da região hoje conhecida (<https://www.britannica.com/place/Bermuda-Triangle>).



4. CRISTOVÃO COLOMBO DESCREVEU FENÔMENOS ANÔMALOS NA REGIÃO?

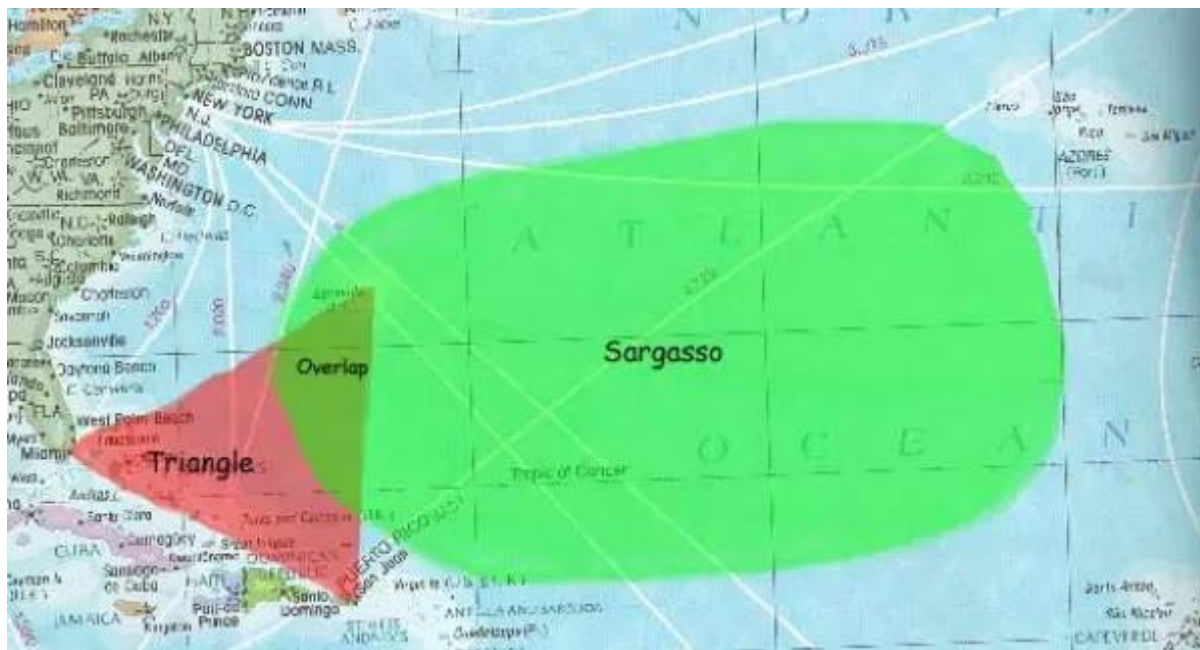
O primeiro navegador a explorar a região do Triângulo das Bermudas foi Cristovão Colombo, que descreveu anomalias na bússola, uma bola de fogo entrando na água, luzes distantes e algas e criaturas estranhas no mar.

Figura 8: viagens de Colombo, a primeira passando pelo Triângulo das Bermudas.



Parte do Triângulo das Bermudas está em uma área conhecida como Mar dos Sargãos, percorrido por Colombo e sua tripulação por uma longa distância antes de adentrar o Triângulo.

Figura 9: Mar dos Sargaços e Triângulo das Bermudas.



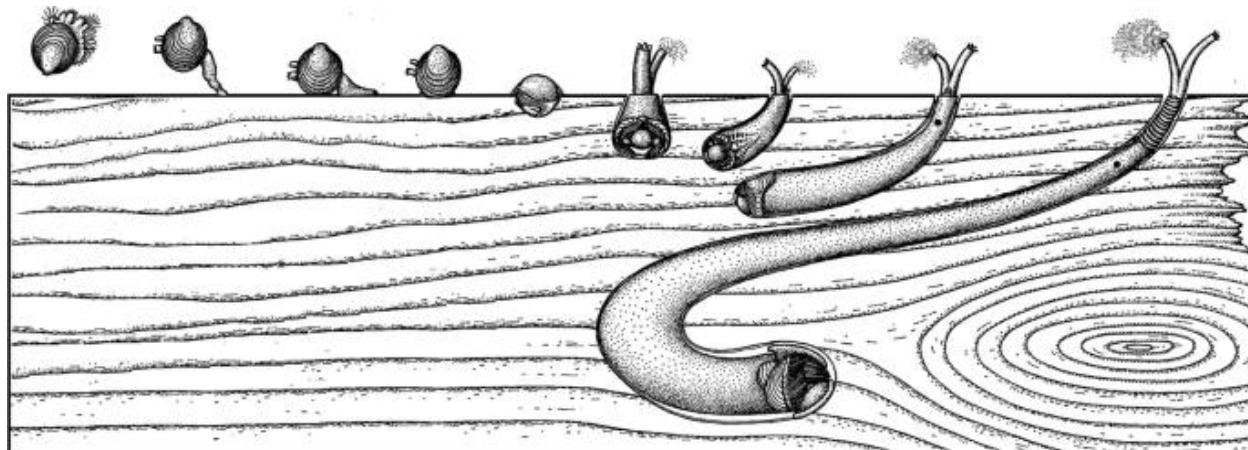
Essa região do mar frequentemente causava mistério em navegadores. O mar é conhecido pela presença de algas marinhas (apesar de não possuir terra nas proximidades por milhares de quilômetros, trazidas, portanto, pelas correntes que cercam a região), águas azuis bastante calmas e ventos parados.

Figura 10: algas no Mar do Sargaços.



Antes mesmo de chegar ao Triângulo das Bermudas, Colombo **menção medos de que seu barco fique atolado** (por suspeitar que as algas indicariam proximidade da terra) ou de que os ventos calmos **impedissem a navegação**. As criaturas descritas por Colombo **provavelmente eram invertebrados que se afixam na madeira de embarcações e a perfuram**.

Figura 11: invertebrado do gênero.



Na noite do dia 13 de setembro de 1492, já viajando na região do Triângulo das Bermudas, Colombo percebeu que a bússola não mais apontava para a Estrela Polar (e sim alguns graus à noroeste), o que causou pânico entre outros membros da tripulação, que acreditavam estar em uma região onde as leis da natureza não mais se cumpriam.

Porém, isso aconteceu por um motivo mundano: a bússola **não aponta para Estrela Polar, mas para o norte magnético da Terra**. Ao viajar para regiões distantes, **essa diferença simplesmente se tornou mais perceptível**.

A grande bola de fogo é descrita em algumas páginas como tendo saído do mar, mas os diários de Colombo dizem apenas que ela foi vista (<https://web.as.uky.edu/history/faculty/myrup/his206/Columbus%20-%20Journal%20of%20the%20First%20Voyage.pdf>). Esse evento foi, provavelmente, apenas um bólido.

Figura 12: trecho do diário.

That day they sailed on their course, which was west, and made 20 leagues and more. They saw a large piece flame of fire,¹ at a distance of about 4 or 5 leagues from them.

Em outubro, os marinheiros estavam tão desesperados por encontrar terra firme que frequentemente anunciavam tê-la encontrado, apenas para descobrirem se tratar de alguma ilusão provocada por nuvens. Isso fez com que Colombo declarasse que qualquer marinheiro que fizesse tal anúncio perderia seu direito à recompensa prometida ao primeiro a ver terra caso terra não fosse descoberta em 3 dias.

Porém, no dia 11 de outubro, Colombo avistou uma luz distante. Ele chamou um tripulante, que confirmou a visão e chamou um terceiro, mas ela não mais era visível. Quatro horas depois, Rodrigo de Triana, a bordo do barco La Pinta, **confirmou o avistamento de terra**. Até hoje, não sabemos o que a luz avistada era, mas **a provável explicação era uma tocha carregada por alguém na praia ou em um barco de pesca**.

5. QUAIS CASOS NÁUTICOS SÃO EXPLICADOS POR CONDIÇÕES CLIMÁTICAS?

O primeiro barco perdido em circunstâncias tempestuosas na região foi o USS Pickering, que saiu de Boston em 10 de junho de 1800 e deveria se juntar à frota de Thomas Truxton, em Guadaloupe. O barco se perdeu na viagem, e **acredita-se que a causa foi uma tempestade em setembro**, que também afundou o USS Insurgent – esse, por sua vez, **fora da região do Triângulo das Bermudas**.

USS Wasp era um navio de guerra que empreendeu algumas viagens contra rotas comerciais britânicas. Em 21 de setembro de 1814, o navio Atlanta foi capturado e, sendo considerado muito valioso para ser destruído, foi enviado aos Estados Unidos. Em 9 de outubro do mesmo ano, USS Wasp informou o navio sueco Adonis que estaria indo para o Caribe, e não mais foi vista. **Acridita-se que ela desapareceu em uma tempestade**.

USS Wildcat era um navio da marinha americana que protegia a região do Caribe de ataques de piratas em navios mercantes. Sabe-se que **o USS Wildcat foi perdido em uma tempestade com todos a bordo em 28 de outubro de 1824**.

Raifuku Maru, um navio a vapor japonês, saiu de Boston com destino à Hamburgo com uma carga de trigo. Porém, conforme citado nos registros, **o navio enfrentou tempo fechado**, enviou chamadas de socorro, informou que todos os botes salva-vidas haviam sido destruídos e pediu ajuda uma última vez.

Figura 13: sobre o evento, em que não há tanto mistério.

Dictionary of Disasters at Sea During the Age of Steam:†

The Japanese steamship *Raifuku Maru* left Boston on April 18th, 1925, for Hamburg with a cargo of wheat. Shortly after leaving port the steamship encountered very heavy weather and by the morning of the 19th was in distress. An S.O.S. call was sent out which was picked up by the White Star liner *Homeric*, 34,356 tons, Capt. Roberts, 70 miles distant. Shortly afterwards another message was received stating that all lifeboats had been smashed. A last message in broken English, 'Now very danger. Come quick,' came just before the *Homeric* sighted the derelict. The liner drove through the

mountainous seas at a speed of 20 knots to the spot indicated, lat. 41° 43'N., long. 61° 39'W. [400 miles directly east of Boston, and 700 miles north of Bermuda], to find the *Raifuku Maru* with a list of 30 degrees and quite unmanageable. Approaching as near as she dared the liner stood by in the hope of picking up survivors, but none could survive in such a sea, and all 48 of the crew were drowned.

O Cotopaxi teria desaparecido em 1925 em uma viagem de Charleston para Havana, mas **não há mais detalhes sobre sua rota**. Porém, sabe-se que ele saiu de Charleston em 29 de novembro de 1925.

Figura 14: saída do navio.

Lloyd's Register. Wreck Returns. 1925–1926:
Cotopaxi, 2351 gross tons, U.S. Registry. Steel, screw.
 Charleston, S.C. to Havana. Cargo: coal. Left Charleston
 November 29, 1925. In wireless communication December 1
 and not since heard of.

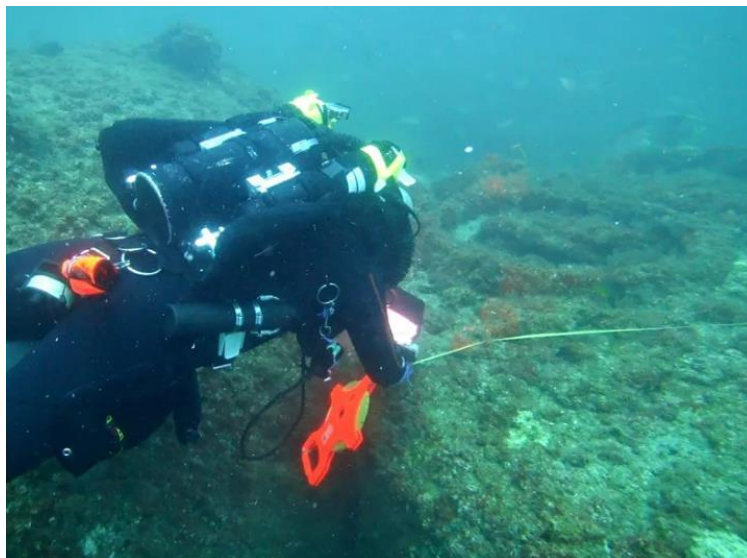
Há também uma notícia sobre tempestade no dia 2 de dezembro do mesmo ano que, apesar de não mencionar o Cotopaxi, indica que **a embarcação estava diretamente no caminho da tormenta, e provavelmente pereceu graças a ela**.

Figura 15: notícia sobre o tempo na região.

New York Times, December 2, 1925, p. 17:
 JACKSONVILLE, FLA., Dec. 1 (AP). While the west coast [of Florida] was still in the grip of a receding storm tonight, on the east coast storm warnings had been hauled down and the work of repairing the damage was started. . . .
 The tempest temporarily paralyzed tropical shipping, but only one ship sent out a call for assistance. The Munson steamer *Red Bird*, bound for Havana, ran into trouble in the high seas . . . and dropped anchor to await an opportunity to enter Miami's harbor.
 Three planes were swept out to sea at Daytona Beach but no one was injured in the mishap. . . .
 The storm was described by Weather Bureau observers as 'phenomenal'.

Em 2020, o naufrágio do Cotopaxi foi localizado (<https://www.smithsonianmag.com/smart-news/lost-ship-rediscovered-after-disappearing-near-bermuda-triangle-95-years-ago-180974109/>).

Figura 16: mergulhadores no naufrágio.



Outro navio, o *Suduffco*, saiu de Nova York e desapareceu no Triângulo das Bermudas em 1926. Há poucos detalhes sobre o incidente, mas o capitão de outro navio, que chegou em Nova York quando o *Suduffco* estava saindo, **mencionou que a viagem foi feita “nos piores mares que já vi”, devido a ciclones tropicais.**

Figura 17: trecho sobre o navio.

Despite a month-long search, no trace of the *Suduffco* was ever found. The captain of the Cunard liner *Aquitania*, which was approaching New York as the *Suduffco* was leaving, reported that the voyage had been made in the ‘worst seas I have ever known,’ and that gales like tropical cyclones had held the ship back.

Em fevereiro de 1940, a embarcação a vela *Gloria Colita* foi encontrada à deriva, com uma vela rasgada e o convés repleto de destroços. Pouco tempo depois, a explicação publicada envolvia uma tempestade, **forte o bastante para jogar a tripulação no mar e afoga-los.**

Figura 18: trecho sobre o caso.

Times-Picayune, Sunday, February 11, 1940, p. 20:

GULFPORT, MISS., Feb. 10. After sighting the vessel at daybreak, volunteers from the *Cartigan* boarded her, only to find that she had neither captain nor crew and that the lumber cargo on deck was swishing about with the swaying of the waterlogged derelict. . . . Captain Halvorsen said he had no doubt that the vessel's crew was swept overboard and were drowned during the storm of January 22 and 23.

Em 22 de fevereiro de 1944, o *Rubicon*, um navio, foi encontrado à deriva com apenas um cachorro a bordo. A história não foi investigada a fundo, mas o último registro indicava que o navio havia sido posto no porto em Havana no dia 26. Assim, deduziu-se que **a tripulação havia ido para terra firme quando uma tempestade atingiu a cidade, deixando apenas o cachorro no navio, e as amarrações se romperam.**

Figura 19: trecho sobre o caso.

No indication of the fate of the vessel's crew was found in a study of the ship's log, where the last entry was dated September 26, when she put into Havana Harbor. The *Rubicon* had apparently been trading along the Cuban coast before that time.

It was believed by some that any crew members stationed aboard had gone ashore when the hurricane winds hit Havana, leaving the dog, and that the ship's moorings gave way.

Em 1948 Albert Snider, um famoso jóquei, alugou com seus amigos um pequeno barco a motor. Eles usaram um bote salva-vidas e remaram a certa distância para pescar no escuro, **mesmo com uma tempestade se aproximando**, e nunca voltaram ao barco. O bote foi achado dias depois em uma praia, mas **sem sinal de que os homens chegaram até terra firme.**

Em 24 de abril de 1950, o navio *Sandra*, com 56 metros e equipado com rádio desapareceu na região. Mais uma vez, **uma tempestade ocorreu no mesmo dia do desaparecimento.**

Figura 20: artigo sobre o caso.

Miami Herald, Sat. April 8, 1950: "A storm growing from the low pressure areas which caused thunderstorms and strong winds in Florida during the past three days approached hurricane force and buffeted Atlantic shipping lanes Friday ... [Winds] reached a speed of 73 miles an hour off the Virginia Capes, two miles an hour under hurricane strength..."

Em setembro de 1955, o Connemara IV, um iate, foi encontrado deserto com um rádio e dois galões de diesel. Porém, nos mesmos dias, **o furacão Ione causou chuvas torrenciais, com ventos de 292 quilômetros por hora e ondas de 12 metros.**

Em 6 janeiro de 1958, a Revonoc, um iate de corrida, desapareceu junto com seu capitão, Harvey Conover, três vezes vencedor da corrida Miami-Nassau. Amigos do iatista insistem que a tempestade que ocorreu naquele dia seria incapaz de causar o naufrágio, **mas a mesma tempestade causou o desaparecimento de dois outros barcos e deixou um em situação crítica.**

Figura 21: artigo sobre a tempestade.

New York Times, Tuesday, January 7, 1958, p. 24:
 MIAMI, Fla., Jan. 6 (UP). Harvey Conover . . . and four other persons were missing in wind-lashed seas off the southern coast of Florida today in a forty-five-foot racing yawl.
 Two other boats were missing and another was in danger of capsizing in the stormy seas.
 The Coast Guard reported tonight that a life raft from the missing yawl had been found near Jupiter Inlet, eighty miles north of here. It was the only trace found in the day-long search.
 The Coast Guard said Mr Conover's two-masted yawl, *Revonoc*,* was sailing from Key West to Miami last Thursday

Na semana do Natal de 1967, dois homens embarcaram na Witchcraft, um pequeno barco a motor, para ver as luzes do oceano a uma distância de pouco mais de 1,6 quilômetros da costa. Eles enviaram um alerta para a guarda costeira de que a hélice havia atingido um objeto e o motor não era capaz de rotacionar sem vibração excessiva. Ainda assim, 20 minutos depois, nenhum sinal dos homens ou do barco foi encontrado.

A lenda conta que o mar estava tranquilo e a guarda costeira sabia onde encontrar os homens, mas não é isso que as notícias dizem. **Ventos sopravam a ponto de criar ondas**

de 2 metros de altura, e os homens deveriam disparar um *flare* para guiar o barco de resgate, que nunca foi visto. Sem o motor, o barco não teria nenhum meio de manter o alinhamento adequado com as ondas, **e poderia facilmente ter sido preenchido com água e afundado.**

Figura 22: notícia da época.

The Coast Guard said a radio-telephone distress message was received Friday night, and that Burack was told to fire off a flare in about 20 minutes, in order to guide a rescue boat to his location.

The rescue crew never saw the flare, and there was no further radio contact with the *Witchcraft*.

Stiff winds blowing from the north and northeast whipped the surface of the Atlantic into a carpet of foam against which a white boat like *Witchcraft* would have been well camouflaged.

The search Friday covered 1,200 square miles, reaching from Miami to Delray Beach and Bimini. . . .

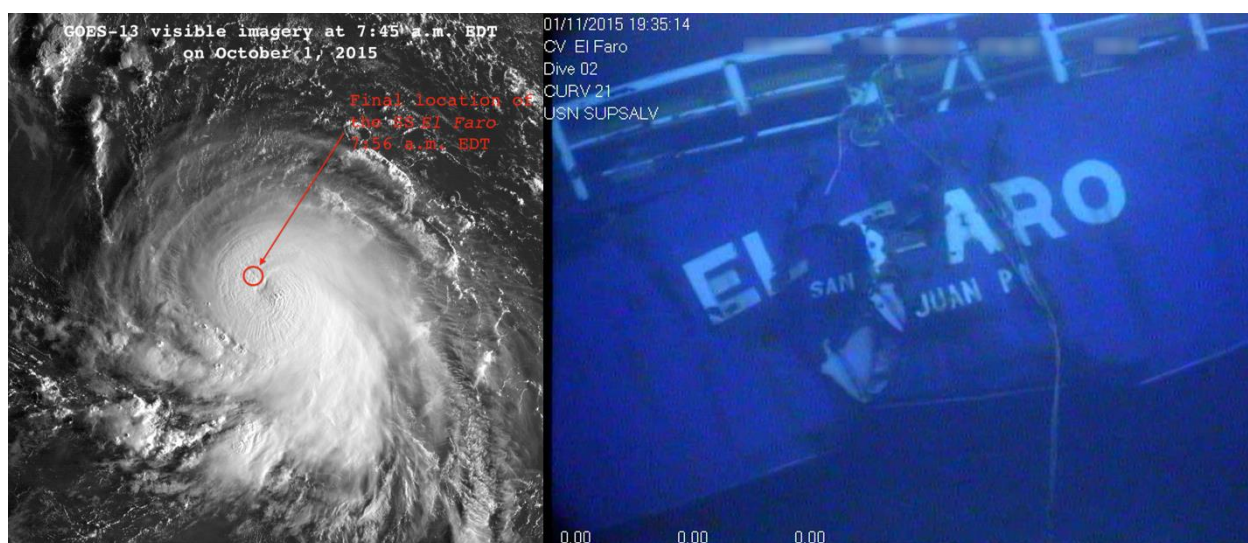
Em 23 de março de 1973, a Norse Variant, um navio de 164 carregando carvão dos Apalaches para Hamburgo, enviou um pedido de socorro via rádio afirmando estar afundando, e que a tripulação corria para os botes salva-vidas. Os ventos **eram de 136 quilômetros por hora**, e as ondas chegavam a **13 metros de altura**.

Ao chegar no local, nenhum sobrevivente ou destroço foi visto. Porém, um bote salva-vidas, com um único passageiro, foi eventualmente localizado. Ele contou que **o navio afundou em 5 minutos**. Um navio irmão do Norse Variant, Anita, **também desapareceu na mesma noite, mas nunca foi localizado**.

Em 2015, dois garotos de 14 anos, Perry Cohen e Austin Stephanos, acostumados a viagens de pesca próximas da costa, decidiram, sozinhos, atravessar da Flórida até as Bahamas. Eles nunca mais foram vistos e, como **uma frente de tempestades afetou a região no mesmo dia**, acredita-se que **o barco foi afetado pelas fortes ondas e os garotos foram lançados ao mar**. Meses depois, **o barco foi localizado junto com alguns pertences, mas sem sinal dos garotos**.

O SS El Faro era um navio de carga americano que, no dia 1 de outubro de 2015, naufragou após o capitão decidir – apesar dos conselhos contrários de seus imediatos – navegar em direção ao Furacão Joaquim. **Múltiplos e-mails e mensagens relatam o medo da tripulação, e o naufrágio foi localizado em uma região bastante próxima do olho da dita tempestade.**

Figura 23: localização do naufrágio.



6. QUAIS CASOS NÁUTICOS SÃO EXPLICADOS POR TRIPULAÇÕES RESGATADAS?

O primeiro barco perdido nessas circunstâncias na região foi a Rosalie, navegando de Hamburgo para Havana, descoberta em 1840 com as velas abertas, carga (composta de frutas, vinhos e sedas) intacta, alguns animais vivos (um gato, algumas galinhas e vários canários).

Porém, uma pesquisa realizada em 1975 (<https://www.amazon.com/Bermuda-Triangle-Mystery-Solved/dp/0879759712>) descobriu que haviam registros de mais um navio, de nome Rossini, com a mesma rota no mesmo momento – **indicando, provavelmente, se tratar do mesmo navio, um erro passível de ser cometido na época da caligrafia.**

De acordo com os registros, a Rossini **havia ficado encalhada em águas rasas, toda a sua tripulação havia sido resgatada**, e depois, aparentemente, voltado ao mar – onde foi encontrada.

Em 1935, o La Dahama foi abordado pela tripulação do Aztec, que encontrou comida, água e botes salva-vidas intactos. Isso parecia um mistério, até que notícias foram cruzadas e descobriu-se que **a tripulação do La Dahama havia sido resgatada pelo Rex, outro navio, cinco dias antes.** A tripulação **havia decidido abandonar o navio porque a água estava entrando durante uma tempestade que durou 5 dias, e acreditaram que ele afundaria em breve.**

Em 5 dezembro de 1946, uma embarcação chamada City Belle foi também encontrada à deriva, com a carga intacta. Porém, no dia 7, um jornal de Nassau reportou que **sete sobreviventes da City Belle foram resgatados nas Bahamas.** Infelizmente, maiores detalhes nunca foram fornecidos.

Figura 24: notícia sobre o caso.

Nassau Guardian, Saturday, December 7, 1946, p. 4:

It was announced today by the Port Officer that seven survivors of the Schooner *City Belle*, which was found abandoned between Hog Cay and Sandy Cay, have been located by an American crash boat. . . . It is understood that the survivors were taken to the American base in Exuma. Further details, it is hoped, will be available on Monday.

120

7. QUAIS CASOS NÁUTICOS SÃO EXPLICADOS POR FALHA ESTRUTURAL OU MECÂNICA?

O USS Cyclops foi um navio de carga operado pela marinha americana. O navio saiu de Salvador em 22 de fevereiro de 1918, rumando para Baltimore com uma carga de manganês. Antes de deixar o porto, o **capitão havia submetido um relatório informando que o motor a estibordo estava com um cilindro quebrado**. Uma parada foi feita em Barbados, **na qual constatou-se que ele estava sobrecarregado**.

No dia 15 de abril de 1918, com a não chegada do USS Cyclops, o navio foi declarado perdido. Até hoje, nenhum destroço foi localizado. Os alemães negaram (e continuam a negar) terem afundado o USS Cyclops.

Porém, em 1941, o USS Proteus e o USS Nereus, dois navios irmãos do Cyclops, **também desapareceram levando cargas de minérios para países aliados em uma área ligeiramente ao leste do Triângulo das Bermudas**, e, nesses casos, acredita-se que os naufrágios **tenham sido causados por uma falha estrutural catastrófica devido à carga transportada**. É provável que o USS Cyclops tenha sofrido o mesmo destino.

Em todos os três casos, **nenhuma investigação aprofundada foi feita** – afinal, a Marinha tinha uma guerra para lutar.

Em dezembro de 1954, um o Southern Districtis, um grande navio usado para transportar enxofre, desapareceu nas águas da Flórida. Porém, um marinheiro entrevistado **afirmou que o navio era “uma grande pilha de ferrugem”, “o primeiro navio que senti medo de entrar”, que “a carga estava sempre molhada”, e que o navio produzia barulhos sempre que encontrava mares turbulentos**.

Figura 25: trecho da entrevista.

New York Times, January 4, 1955, p. 91 :

NEW ORLEANS, Jan. 3 (UP). A seaman said today at a Coast Guard hearing . . . that the vessel was 'just one big bucket of rust,' and 'the first ship that I'd ever been afraid to ride on.' . . . Mr Collins, who sailed three times on the *Southern Districts* but left the ship a week before her ill-fated trip, said that on a prior voyage the 'cargo was always wet. A number of guys warned me in Houston not to get on. . . .'

'The vessel groaned and creaked whenever there were rough seas. . . . ' Mr Collins said the vessel was to go on to Nova Scotia after touching port in Maine. . . . 'I would never go to Nova Scotia on that ship – I know how the seas are up there,' he said.

Também transportando enxofre, a Marine Sulphur Queen desapareceu em fevereiro de 1963. O relatório da investigação concluiu que o navio havia passado por uma conversão para transporte de enxofre derretido, e que **essa conversão havia comprometido a integridade longitudinal da embarcação.**

Figura 26: trecho das conclusões da investigação.

The sea conditions which the vessel in all likelihood encountered . . . have a definite bearing on another possible cause for the vessel's disappearance. As a result of the conversion, nine transverse bulkheads . . . were practically eliminated. . . . In short, at the nine frames where originally there had been a watertight bulkhead in the amidship section of the vessel, after conversion there was one watertight bulkhead, two [partial] bulkheads and six top connections. However, it is apparent that the replacement members did not possess the strength of the original watertight bulkheads. . . . Therefore, the vessel after conversion did not possess the same transverse strength and stiffness as it had originally. Accordingly, it is considered possible that the [forces] induced by this racking [from the condition of the sea] may have [caused a] cracking of the bottom shell. . . . It cannot be discounted that the foundering of the vessel could have occurred quite suddenly.

Em julho de 1963, o Sno' Boy, um barco de 20 metros, desapareceu em clima adequado com 55 passageiros a bordo. Boyd Snow, um antigo proprietário, **foi incapaz de explicar como 55 passageiros caberiam em um barco que, quando estava em sua posse, possuía acomodações para apenas 7 pessoas incluindo a tripulação.** Vários

destroços foram encontrados nos próximos dias. A conclusão foi que **o barco sofreu uma falha estrutural devido a estar severamente sobrecarregado.**

Figura 27: depoimento de Boyd Snow.

'No one could explain the reported presence of 55 persons on a 63-foot boat.

'I don't know how that many could make a fishing trip on the boat,' said Boyd Snow . . . former owner who still holds a mortgage on the boat. 'When I converted it from a surplus aircraft rescue craft there were overnight accommodations for seven people, including the crew.'

Em 4 de agosto de 1969, a Great Isaac Lighthouse, situada entre a Flórida e as Bahamas, foi encontrada deserta, e seus dois faroleiros jamais foram encontrados. Porém, o furacão Anna **passou próximo o bastante da pequena ilha para causar danos e possivelmente jogar os dois homens ao mar nos dias 1 e 2 de agosto.**

Em março de 2004, Glenn A. Jamison saiu de sua residência em seu barco para praticar pesca esportiva e jamais voltou. Dias depois, o barco foi encontrado com o motor para fora da água, **enrolado em linha de pesca e com uma faca nas proximidades**, indicando que ele estava tentando cortá-la. Glenn teria caído do barco, não usado colete (pois todos estavam em suas posições) e, segundo sua família, **não sabia nadar** (<https://www.tampabay.com/archive/2004/03/24/missing-fisherman-s-boat-found-in-gulf/>).

Figura 28: trecho do artigo.

Its 115-horsepower engine was tilted up out of the water, his family said, with fishing line tangled around its propeller. There was a knife nearby, as if he had been working to cut it free.

It appeared as though he might have fallen off the back of the boat, his brother Frank Jamison said.

"Unfortunately, he couldn't swim," his brother said. "Couldn't swim a lick."

It also appeared he wasn't wearing a life jacket, the Coast Guard reported. The boat's jackets were still in the boat Tuesday.

Em 2021, um barco com 8 metros levando 20 pessoas, cruzando das Bahamas para a Flórida, desapareceu e jamais foi encontrado. A superlotação **foi o primeiro fator apontado como culpado para o incidente, combinado com condições climáticas desfavoráveis.**

Figura 29: buscas encerradas.

Coast Guard ends search for missing boat in Bermuda Triangle

There were 20 people reported to be onboard. Limited information and rough waters hampered the search.

8. QUAIS CASOS NÁUTICOS SÃO EXPLICADOS POR MOTINS?

Carroll A. Deering era um navio comercial a vela. Após levar uma carga de carvão para o Rio de Janeiro em 8 de dezembro de 1920, o navio voltou para os Estados Unidos, fazendo uma parada em Barbados.

Em Barbados, McLellan, o imediato, ficou bêbado e reclamou do capitão, Wormell: ele não conseguia disciplinar a tripulação sem a interferência de Wormell, e tinha que cuidar de toda a navegação devido à visão precária de seu superior. Mais tarde, McLellan foi ouvido dizer “eu vou pegar o capitão antes de chegarmos em Norfolk, eu vou!”. McLellan foi preso, mas afiançado por Wormell.

O navio seguiu para Norfolk. Em 28 de janeiro de 1921, o barco foi visto pelos homens em um farol na Carolina do Norte, e um homem magro e alto com cabelo vermelho e sotaque estrangeiro disse, com um megafone, que o barco havia perdido âncoras em uma tempestade e solicitado que a companhia fosse notificada. A tripulação também parecia estar em uma área do convés em que não era normalmente permitida.

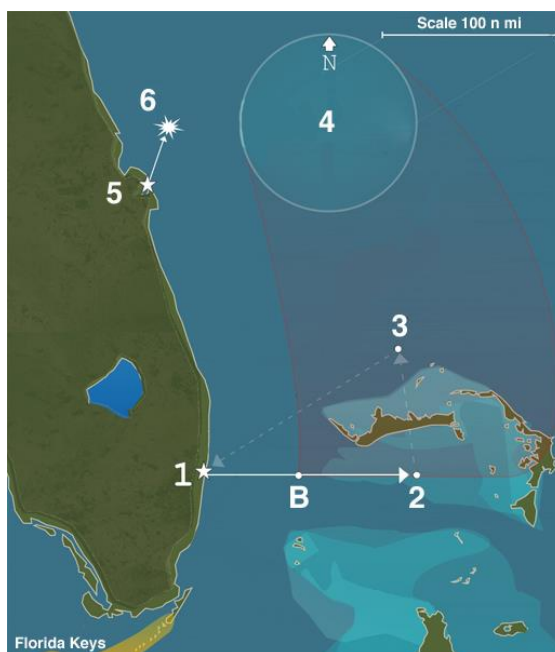
Na tarde seguinte, a tripulação de outro navio viu o Carroll A. Deering sem ninguém no convés em um rumo que os levaria direto a uma região de águas rasas. No dia 31, o navio foi encontrado encalhado nessa região sem ninguém a bordo e com os pertencentes da tripulação ausentes, além de dois barcos salva-vidas faltantes.

Uma conclusão nunca foi estabelecida, mas, atualmente, **um motim é considerado a hipótese mais provável** especialmente dada a insatisfação de McLellan, o comportamento estranho observado no dia 28 e a ausência de pertencentes.

9. QUAIS CASOS AÉREOS SÃO EXPLICADOS POR ERROS DE NAVEGAÇÃO?

Em 5 de dezembro 1945, o Voo 19, composto de 5 aviões de modelo TBM Avenger, realizava um treinamento sobre a região. O plano era sair de Fort Lauderdale, seguir por 104 quilômetros, soltar bombas como parte de um treinamento, seguir por mais 124 quilômetros, virar à esquerda e seguir por 222 quilômetros, terminando o exercício.

Figura 30: as etapas previstas foram 1, 2 e 3.



Porém, as bússolas deixaram de funcionar, e acredita-se que Taylor, que liderava a missão, **não mais era capaz de determinar onde estava.**

Figura 31: trecho do diálogo.

your trouble?" "Both my compasses are out and I am trying to find Fort Lauderdale, Fla. I am over land but it's broken. I am sure I'm in the Keys but I don't know how far down and I don't know how to get to Fort Lauderdale."

O registro de rádio indica que os demais pilotos cogitaram simplesmente voar para oeste até alcançar terra firme, mas **essa possibilidade foi negada por Taylor.** Às 17:50,

triangulação de rádio estimou a posição dos pilotos para o local marcado na figura acima como 4.

Às 18:20, a última mensagem conhecida de Taylor foi recebida: nela, o comandante dizia que **o Sol já havia se posto e uma tempestade se aproximava**, e que seria necessário pousar na água ao menos que terra fosse avistada. A ordem era para que, **quando o primeiro avião atingisse 38 litros, todos eles desceriam juntos**.

O relatório final apontou que **Taylor confundiu certas ilhas com as Keys e deduziu estar ao sul da Flórida quando, na verdade, levou seu esquadrão para o norte**, mas que **sua culpa podia ser minimizada porque as bússolas não estavam funcionando**. Não sabemos se suas bússolas de fato pararam de funcionar, **ou se essa foi a conclusão que Taylor obteve ao confundir outras ilhas com as Keys**.

Assim, a explicação mais provável **é que os aviões ficaram sem combustível e atingiram o mar**, não deixando destroços que pudessem ser localizados.

Em 28 de agosto de 1963, duas aeronaves de reabastecimento aéreo KC-135 desapareceram simultaneamente do radar, e destroços pertencentes a um KC-135 foram encontrados, **levando a conclusão de que houve uma colisão no ar**. Porém, dias depois, outro campo de destroços teria sido encontrado a 320 quilômetros dali, desbancando essa teoria – porém, notícias posteriores indicaram que o segundo campo **era apenas um conjunto de grandes acumulados de algas marinhas**.

Figura 32: sobre o suposto segundo campo.

Another patch of debris was sighted Friday about 160 miles away, but searchers said Saturday none of it came from either of the two planes.

'It appears to be just large patches of seaweed, driftwood and an old buoy,' said Maj. Fred Brent, of the Air Rescue Service at Orlando Air Force Base.

10. QUAIS CASOS AÉREOS SÃO EXPLICADOS POR PANES?

Um dos aviões que participava da busca pelo Voo 19, de modelo Martin PBM Mariner, não foi mais ouvido no rádio e também desapareceu. Porém, a tripulação do SS Gaines Mills **reportou ter avistado uma explosão no ar**, queimando por cerca de 10 minutos, e **ter procurado por sobreviventes em meio a uma mancha de óleo e gasolina de aviação**. Concluiu-se que **o avião de modelo PBM sofreu uma explosão no ar**.

Em 28 de dezembro de 1948, um avião DC-3 viajando de Porto Rico para Miami desapareceu. Porém, ao contrário do que a lenda afirma, **problemas de comunicação oriundos de falhas elétricas estavam ocorrendo durante o voo**, e é possível que tais problemas **tenham evoluído para um completo desligamento dos instrumentos durante a noite**. Considerando que o combustível estava acabando e que esse tipo de pane pode ter causado um erro de localização, **uma queda no mar parece bastante provável**.

Figura 33: trecho sobre o acidente.

It is known that the aircraft's transmitter was operating at [4:13 AM] . . . when . . . New Orleans . . . intercepted a position report which stated the flight was 50 miles south of Miami. It is possible, however, that some failure of the electrical system occurred subsequent to this transmission, making the aircraft's radio and automatic compass inoperative. It is also possible that the pilot may have been in error as to his reported position. Since the aircraft had fuel for 7½ hours of flight, and since the last message was intercepted approximately six hours and 10 minutes after takeoff, an error in location would be critical.

Em 1956, outro avião de patrulha e bombardeio de modelo Martin Marlin P5M foi visto em chamas cerca de 650 quilômetros a sudeste de Nova York, e **a escuridão, combinada com mau tempo, impediu que o local dos destroços fosse adequadamente buscado**.

Um C-119 desapareceu do radar a 280 quilômetros de Miami em 7 de junho de 1965, e não transmitiu qualquer pedido de ajuda. Nenhum vestígio da aeronave foi encontrado.

Nesse caso, a explicação mais provável **recai sobre uma pane que causou a queda rápida do avião**, como, por exemplo, **em um dos dois motores**.

Em 21 de janeiro de 1967, um Beechcraft Bonanza desapareceu com dois casais após decolar de Miami. Porém, investigações posteriores encontraram relatos de que o avião pousou em um clube de iatismo, decolou e, nesse momento, **teve problemas com o motor**, produzindo um barulho estranho enquanto seguiu para o mar e até sumir no horizonte.

Figura 34: resultado das investigações.

Miami Herald, Saturday, January 21, 1967, p. B2:

The Coast Guard continued its extensive air search for two Miami couples. . . . There were reports Friday that the couples had lunched at the Ocean Reef Yacht Club on Key Largo. Upon taking off again, the plane developed engine trouble, reports say. . . .

Aeronautics Board, was asking . . . guests at North Key Largo's Ocean Reef Club . . . if they remembered seeing [the Beechcraft Bonanza]. . . . A man and his wife, out fishing, remember a small blue and white plane. . . . It soared off the runway and the couple reported a sputtering noise as it headed out to sea. . . . If it went down at sea, 'it wouldn't stay up very long,' Rawson said. The plane is not designed to float. When the waters near the key clear up the area will be searched again. For now, however, the Coast Guard has officially suspended its search.

11. QUAIS CASOS AÉREOS SÃO EXPLICADOS POR TURBULÊNCIA?

Em 1947, um Douglas C-54G-1-DO Skymaster caiu no oceano ao fazer a rota entre Bermuda e Palm Beach. O destroço foi encontrado, e a explicação provável foi que **o piloto falhou em manter controle do avião ao entrar em uma região de clima severo.**

Figura 35: conclusões sobre o caso.

The airplane operated on an over water flight from Bermuda-Kindley Field to West Palm Beach, FL. En route the airplane entered an area of severe weather. The pilot failed to maintain control of the airplane.

Probable Cause:

After considering all available facts and existing weather conditions, it is the opinion of the Accident Investigating Board at Morrison Field, Florida, that the aircraft encountered violent turbulence and the pilot lost control of the aircraft. It is possible that structural failure was a factor prior to contact with the ocean. No evidence of fire exists. There was no evidence of a ditching attempt and the debris found indicates that the crew compartment was torn apart on contact with the ocean. The last plotted position of the aircraft and the corresponding position of the frontal zone substantiates the weather assumption. Contributing factors to this accident were possible navigational error allowing aircraft to drift north of course to frontal zone and pilot error in that no apparent effort was made to circumnavigate the frontal weather.

Em 20 de junho de 2005, um Piper PA-23 Aztec vindo das Bahamas para a Flórida desapareceu do radar. Ambos os controladores de voo reportaram terem notado precipitação nas proximidades do trajeto, **mas não alertado o piloto.** Os dados de radar **indicam que o avião atravessou uma área de intensa tempestade antes de desaparecer**, e a conclusão foi que **isso fez com que a aeronave colidisse com a água.**

Figura 36: sobre a provável causa do acidente.

Probable Cause: The pilot's continued flight into known thunderstorm activity that resulted in the loss of control and the subsequent collision with water. A factor was the controller's failure to provide the pilot with convective intensity.

Em 10 de abril de 2007, um A Piper PA-46-310P desapareceu do radar na região das Bahamas. A investigação concluiu que **a causa provável foi que o piloto ignorou dados de radar e adentrou uma região de tempestade.**

Figura 37: causa provável do acidente.

The pilot obtained two data user access terminal service (DUATS) preflight weather briefings for the intended flight from the U.S. to Nassau, Bahamas; the briefings included information that thunderstorms were forecasted. The pilot did not request a weather briefing with DUATS or Lockheed Martin flight service station before departure on the return accident flight. Although there was no way to tell whether he received a preflight weather briefing with Nassau Flight Service Station before departure on the accident flight, thunderstorms with associated severe turbulence were forecasted for the accident area well in advance of the aircraft's departure, and would have been available had the pilot requested/obtained a preflight weather briefing. After takeoff, and while in contact with Nassau terminal radar approach control, which had inoperative primary radar, the flight climbed to approximately 8,000 feet mean sea level and proceeded on a northwesterly heading with little deviation. The airplane, which was equipped with color weather radar and a stormscope, penetrated level 6 radar returns with numerous lightning strikes in the area, and began a steep descent. Prior to that there was no request by the pilot to air traffic control for weather avoidance assistance or weather deviation. Radar and radio communications were lost, and the wreckage and occupants were not recovered.

Em 15 de maio de 2017, um Mitsubishi MU-2B-40 desapareceu a 59 quilômetros das Bahamas. Haviam dados de radar indicando a presença de atividade de convecção e de granizo, mas **nada indica que o piloto tentou evita-los**. Assim, a causa provável do acidente **foi determinada como perda de controle causada por voo em uma região perigosa**.

Figura 38: relatório do acidente.

The pilot's last known weather briefing occurred about 8 hours before the airplane departed, and it is not known if the pilot obtained any updated weather information before or during the flight. Sufficient weather information (including a hazardous weather advisory provided by an air traffic control broadcast message about 25 minutes before the accident) was available for the pilot to expect convective activity and the potential for icing along the accident flight's route; however, there is no evidence from the airplane's radar track or the pilot's communications with air traffic controllers that he recognized or attempted to avoid the convective conditions or exit icing conditions.

Probable Cause: The pilot's intentional flight into an area of known icing and convective thunderstorm activity, which resulted in a loss of control of the airplane.

Um livro (<https://www.amazon.com/Into-Bermuda-Triangle-Pursuing-Greatest/dp/0071452176>) cita casos de passageiros de avião que sobreviveram ao Triângulo das Bermudas – ou melhor, que sobreviveram a algum incidente na região, afinal **dezenas de aviões cruzam o local todos os dias**.

O primeiro caso ocorreu no voo da Continental Airlines em 1999, e envolve passageiros e comissários sofrendo ferimentos leves ao serem jogados para cima em um episódio de turbulência, apesar de não haver nenhuma tempestade no local. O mesmo ocorreu com o voo 935 da American Airlines.

Porém, os casos parecem simplesmente uma descrição de turbulência de ar limpo (<https://skybrary.aero/articles/clear-air-turbulence-cat>), um fenômeno que ocorre em qualquer região do mundo.

Figura 39 turbulência de ar limpo.

Clear Air Turbulence (CAT)

Definition

Clear Air Turbulence (CAT) is defined as sudden severe turbulence occurring in cloudless regions that causes violent buffeting of aircraft. This term is commonly applied to higher altitude turbulence associated with wind shear. The most comprehensive definition is high-altitude turbulence encountered outside of convective clouds. This includes turbulence in cirrus clouds, within and in the vicinity of standing lenticular clouds and, in some cases, in clear air in the vicinity of thunderstorms. Generally, though, CAT definitions exclude turbulence caused by thunderstorms, low-altitude temperature inversions, thermals, strong surface winds, or local terrain features [source: FAA AC 00-30C].

Description

12. QUAIS CASOS NÃO PARECEM TER OCORRIDO?

Outra conta que, em 1866, uma embarcação sueca chamada Lotta desapareceu na região do Haiti, seguida por uma embarcação espanhola chamada Viego em 1868, e por uma embarcação italiana chamada Miramont em 1884. Uma pesquisa (<https://www.amazon.com/Bermuda-Triangle-Mystery-Solved/dp/0879759712>) **falhou em encontrar quaisquer evidências de que essas embarcações sequer existiram.**

Uma lenda conta que, em 1881, o navio Ellen Austin encontrou um barco abandonado e colocou uma tripulação para leva-lo ao porto, mas ou o barco se perdeu, ou foi encontrado sem tripulação. Essa história remonta a jornais de 1906, mas **não há evidências mais antigas**, e os registros do Ellen Austin **não fazem referência a um grande número de casualidades, como seria esperado nesse caso.**

A Freya, uma embarcação alemã, teria sido encontrada deitada e sem tripulação em 20 de outubro de 1902, viajando de Manzanillo, em Cuba, desde o dia 3 de outubro a caminho do Chile. O calendário do capitão estava marcado no dia 4 de outubro, indicando que o desastre teria ocorrido logo após a partida.

Porém, o registro mais antigo desse caso é um artigo da Nature (<https://www.nature.com/articles/075610a0>), que discute terremotos com repercussões no mar na costa do México. O artigo faz referência à Manzanillo situado na costa do México, não em Cuba, e assim **essa história provavelmente foi erroneamente associada ao Triângulo das Bermudas.**

Figura 40: trecho do artigo.

announced on shore, and in at least one instance seem to have caused the loss of a ship. The story is a remarkable one. On October 3, 1902, the German barque *Freya* cleared from Manzanillo for Panta Arenas; nothing more has been heard of the captain or crew, but the ship was found, twenty days later, partially dismasted and lying on its side. There was

Um navio norueguês, chamado Stavenger, teria desaparecido na região em 1931. Porém, uma consulta ao Museu Marítimo de Oslo **não revelou nenhum resultado**.

Figura 41: pesquisa pelo navio.

As to the disappearance of a Norwegian ship named *Stavenger* (*Stavanger?*)* no traces have been found in the official list of Norwegian ships lost at sea 1931.

We have also checked the weekly lists of movements of Norwegian vessels October and November 1931 without result. . . .

Of the ships named *Stavanger* and registered in *The Norwegian Veritas* 1931, . . . none . . . are struck off the list in 1932 or 1933. It seems there must be a mistake some place, either of the name or the year.

Em abril de 1962, um avião Piper Apache teria se aproximado da pista em Nassau enquanto o piloto pedia por orientações como se estivesse em uma neblina intensa, apesar do dia ser claro. Um pedaço da asa foi posteriormente achado na água. Porém, **não há quaisquer registros em jornais locais e em comitês de aviação em Nassau a respeito do incidente**.

Figura 42: resposta do aeroporto em Nassau onde o evento teria ocorrido.

I refer to your letter, dated 11th March, 1974.

We have no record of the alleged disappearance of the aircraft that you describe. Some of my staff and I have been with the Department of Civil Aviation since 1946. We have no recollection of the alleged occurrence to which you refer.

I can only assume that [it] is a figment of someone's vivid imagination.

Em 21 de agosto de 1969, Bill Verity, que já havia velejado o mundo sozinho a bordo do barco *Brendan the Bold*, supostamente desapareceu nas proximidades de Porto Rico. Porém, **o mesmo apareceu vivo e bem quase um mês depois em San Salvador**. Por telefone, ele contatou um autor e afirmou ter testemunhado uma incrível exibição de ondas, chuva e relâmpagos causados pelo Furacão Debbie.

Figura 43: trecho sobre Verity.

On August 21, 1969, the Coast Guard issued a request for all ships to be on the lookout for Verity, who was known to be dangerously near the path of hurricane Debbie. Nothing was heard until he arrived safely on San Salvador Island on September 14, saying that he had thought he was 'a goner'.

He told me of his experience with hurricane Debbie and how he had been witness to five days of the finest display of wind, waves, and lightning that anyone could ever wish to see, but that he had, indeed, completed the voyage.

He was amused to learn that he was being reported as a victim of the Bermuda Triangle, but said that it was nothing new as he had previously been reported missing in several other places.

Em 26 de novembro de 1970, uma embarcação de nome *Jillie Beam* foi reportada desaparecida no Triângulo das Bermudas, e a região foi imediatamente culpada pelo incidente. Porém, no dia 28, a embarcação foi vista íntegra e com três pessoas a bordo, todas bem e desconhecendo que haviam sido dadas como desaparecidas.

Figura 44: notícia sobre o caso.

BERMUDA TRIANGLE RELEASES CRUISER

By Richard Wallace. The *Jillie Bean* casually cruised into Miami as darkness fell Friday, with three persons aboard the 42-foot boat unaware that they were providing a happy but anti-climactic ending for an intensive Coast Guard air-sea search.

A Elizabeth seria um navio de 60 metros convertido a partir de um navio de guerra que desapareceu Bahamas em abril de 1971. Porém, **uma pesquisa em jornais e registros náuticos não revelou qualquer indício da existência da Elizabeth.**

Em 1973, uma embarcação chamada *Linda* teria desaparecido na região. Porém, o navio em questão **havia apenas sido apreendido em Cuba**, e foi liberado algumas semanas depois.

Figura 45: sobre Linda.

The Swiss embassy in Havana later notified the Coast Guard that the *Linda* had been taken into Cuba, where it was being detained along with its three-man crew. Three weeks later the *Linda* and the men were released unharmed, along with the *Gracia a Dios*, another U.S. vessel that had been apprehended at the same time.

Em 1999, um navio denominado Genesis teria desaparecido na região do Triângulo das Bermudas (conforme citado em <https://www.lovetoknow.com/life/lifestyle/list-bermuda-triangle-disappearances-notorious-recent>), mas uma busca em jornais e registros (https://www.newspapers.com/search/?query=genesis%20ship%20missing&dr_year=1999-1999) não revela quaisquer resultados.

Figura 46: o Genesis não parece ter existido.

Genesis Freighter - 1999

How does a 465-ton cargo ship just disappear? In 1999, the freighter Genesis sailed out of the Port of Spain. The ship's destination was St. Vincent in the Caribbean Sea. The cargo was concrete slabs, bricks, and much needed water. In this instance, a nearby sailing vessel picked up the ship's radio call for help. The freighter was having problems with its bilge pump that takes accumulated water in the bilge and sends it back out into the ocean. If it fails, then the engine room floods, and the ship sinks. The crew may or may not have time to abandon ship before that happens. Whatever happened after the call for help, the cargo ship was never heard from and it, like so many other vessels in the Bermuda Triangle, disappeared without a trace.

13. QUAIS CASOS OCORRERAM FORA DO TRIÂNGULO DAS BERMUDAS?

A soma das regiões do Triângulo das Bermudas e fora dele engloba todo o mundo. Evidentemente, esse não é um vídeo sobre casos que ocorreram no resto do mundo – por mais que eles sejam relativamente próximos do Triângulo das Bermudas e citados como relacionados a ele. Eles incluem:

- O navio Mary Celeste, em 1840 encontrado deserta próximo dos Açores;
- A aviadora Amelia Earhart, que provavelmente morreu no Pacífico em 1937;
- O avião Star Tiger, desaparecido em 1949 ao norte de Bermuda;
- O avião Globemaster, desaparecido em 1950 entre Terra Nova e Labrador e a Irlanda;
- O avião da British York Transport, desaparecido em 1953 entre Terra Nova e Labrador e os Açores;
- O avião Navy Super Constellation, desaparecido em 1954 entre Delaware e os Açores;
- O avião KB-50, desaparecido em 1962, entre a Virgínia e os Açores;
- O submarino Scorpion, desaparecido em 1968 e cujos destroços foram encontrados próximos dos Açores;
- O navio Teignmouth Electron, encontrado em 1969 deserto próximo dos Açores.
- O navio El Caribe, desaparecido em 1971 no Mar do Caribe;
- O navio V. A. Fogg, desaparecido em 1972 e cujos destroços foram encontrados no Golfo do México;
- O avião Grumman Cougar Jet, desaparecido em 1991 e encontrado no Golfo do México;

14. QUAIS CASOS SÃO INEXPLICADOS ATÉ ENTÃO?

Joshua Slocum foi a primeira pessoa a velejar sozinho ao redor do mundo. Em múltiplas ocasiões, **essas viagens tiveram fins perigosos**: em uma delas, um de seus barcos, o Washington, foi arrastado para a praia durante uma tempestade e quebrou, mas Slocum conseguiu salvar sua vida, a de sua esposa (que havia conhecido em uma de suas viagens), de seus filhos e da maior parte da carga.

Pouco tempo após a morte de sua esposa, Slocum se casou novamente e viajou para o Uruguai. Porém, velejou em direção a um furacão, e contraiu cólera juntamente com sua segunda esposa e seu filho mais velho, teve de defender seu barco de piratas, contraiu varíola e, finalmente, seu barco quebrou na costa do Brasil.

Outro barco, batizado de Liberdade – pois foi concluído no dia da Abolição da Escravatura – foi posto ao mar e navegado até os Estados Unidos. Após entregar um navio de torpedos denominado Destroyer em Pernambuco – em uma missão que quase terminou com o navio afundado – Slocum construiu o Spray, um veleiro.

A bordo do Spray, Slocum viajou ao redor do mundo e publicou um livro a respeito. Em 1909, decidiu realizar uma nova viagem, essa saindo de Massachusetts em direção à foz do Rio Orinoco, na Venezuela. Slocum **nunca mais foi visto após sair do porto**.

Não sabemos o que ocorreu com ele, mas há várias opções menos fantásticas do que ser engolido por algum fenômeno no Triângulo das Bermudas: **uma tempestade pode ter afundado seu barco**, o seu barco **pode ter pegado fogo**, ele **pode ter sido atingido por um barco maior durante a noite** (algo comum na época), ou ele **pode ter caído do convés**.

A saúde de Slocum já era questionada na época, e as condições do Spray também: muitos afirmaram que **Slocum completou a jornada apesar de utilizar o Spray**, não graças a ele, e que muitos homens menos experientes teriam perecido nas mesmas condições.

Com base em certos relatos – que testemunham Slocum em Cuba ou mesmo no Orinoco depois de ter desaparecido – alguns ainda **supõe que ele tenha escolhido viver o resto dos seus dias afastado da mulher e filhos.**

O primeiro acidente aéreo na região, ocorrido em 1945, permanece inexplicado. Trata-se de um PBM3S comandado por Thomas Arthur Garner, viajando da Flórida para realizar um treinamento de radar nas Bahamas. Seu último contato se deu às 1:16 da manhã, e **o avião ou os destroços jamais foram localizados.** Nesse caso, o caráter inexplicável **se deve à ausência de documentos a respeito do evento.**

Em 17 de janeiro de 1949, um avião de nome Star Ariel decolou de Bermuda em direção à Jamaica, mas jamais chegou ao seu destino. Sabe-se que o avião solicitou uma mudança de frequência, mas nunca transmitiu nessa frequência, indicando que **o que quer que tenha ocorrido provavelmente se deu nesse momento.**

Porém, equipes de busca **só vieram a ser mobilizadas quando a região onde a queda possivelmente aconteceu já estava coberta pela noite, e as operações só começaram na manhã do dia seguinte.** Nesse caso, o caráter inexplicável **se deve à demora para iniciar a procura por destroços,** que já são pouco esperados a depender do ângulo de colisão com a água.

Em 12 de janeiro de 1967, um Chase YC-122 desapareceu do radar, **mas equipes de busca foram capazes de localizar os destroços, porém não houve investigação posterior para determinar a causa do acidente – razão pela qual ele permanece inexplicável.**

Em 21 de janeiro de 1967, buscas foram mobilizadas para localizar o avião com a filha do embaixador americano na Inglaterra, seu marido e o piloto. Porém, **descobriu-se que o piloto não submeteu um plano de voo, e que o desaparecimento só foi reportado 6 horas depois da hora esperada para volta.** Logo, sem um plano de voo que permitisse às equipes descobrir onde o avião teria caído, **essa busca se tornou bastante complicada, razão pela qual o caso é inexplicável.**

Figura 47: sobre o plano de voo.

whereṽer th̃ey w̃ent.' Yet [h̃e] took off for a two to th̃ree 'hour flight without telling anyone where he was going or when to expect him back. . . . The . . . plane was not reported missing until 12:35 A.M. last Sunday morning, more than 12 hours after its takeoff and some six hours after the foursome had planned to return to Miami.

Em 18 de junho 2003, um casal, Frank e Romina Leone, desapareceu após sair em seu barco recém comprado na costa da Flórida.

(<https://www.theledger.com/story/news/2003/06/23/coast-guard-looks-for-missing-couple/26061263007/>). Não há registros de tempestades nesse período, então **esse desaparecimento permanece sem hipóteses convincentes.**

15. O QUE UMA ANÁLISE DESSES CASOS REVELA?

Assim, verificamos que a maioria dos desaparecimentos e acidentes no Triângulo das Bermudas, sejam náuticos ou aéreos, **possuem uma explicação mundana**. Dos casos inexplicáveis, temos:

- A viagem de Slocum, que admite uma miríade de hipóteses mundanas, **mas nenhuma pode ser comprovada**;
- O PBM3S, que permanece **inexplicado por falta de evidências**.
- O Star Ariel, que permanece **inexplicado por falta de evidências**, já que a região dos destroços só foi a ser explorada no dia seguinte.
- O Chase YC-122, que **permanece inexplicado porque não houve investigação no caso**
- O avião com a filha do embaixador, que **permanece inexplicado porque o plano de voo não foi feito**.
- Frank e Romina Leone, que admite uma miríade de hipóteses mundanas, **mas nenhuma pode ser comprovada**;

Assim, ainda nos casos inexplicáveis, ou a inexplicabilidade **se deve à falta de evidências disponíveis**, ou à **impossibilidade de determinar uma dentre múltiplas explicações mundanas disponíveis**.

Logo, esses casos **não fazem necessária a admissão de uma explicação que desafie nosso conhecimento do mundo e envolva elementos fantásticos**.

16. ESSES DESAPARECIMENTOS SÃO MAIS FREQUENTES NO TRIÂNGULO DAS BERMUDAS?

Todas as explicações que apresentamos para os casos do Triângulo das Bermudas também se aplicam para acidentes náuticos e aéreos em outras partes do mundo, que ocorrem com certa frequência.

Não há bases de dados completas de barcos desaparecidos, mas uma busca em https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_missing_ships revela que **há barcos desaparecidos em todos os mares e regiões.**

Figura 48: há navios desaparecidos em todas as regiões.

Africa [edit]		Oceania [edit]	
 Madagascar	[show]	 Australia	
 South Africa	[show]	 New South Wales	[show]
North America [edit]		 Northern Territory	[show]
 Canada		 Queensland	[show]
 Newfoundland and Labrador	[show]	 South Australia	[show]
 Nova Scotia	[show]	 Tasmania	[show]
 Ontario	[show]	 Victoria	[show]
 United States	[show]	Undetermined area	[show]
Central America [edit]		 Northern Mariana Islands	[show]
 Panama	[show]	 New Zealand	[show]
Asia [edit]		 Papua New Guinea	[show]
 India	[show]	 Solomon Islands	[show]
 Indonesia	[show]	Undetermined area	[show]
 Japan	[show]	High seas [edit]	
 Philippines	[show]	The following lists contain entries that could not be referenced to an are	
Undetermined Area	[show]	Arctic Ocean	[show]
Europe [edit]		Atlantic Ocean	[show]
 Greece	[show]	Indian Ocean	[show]
 United Kingdom	[show]	Tasman Sea	[show]
Undetermined Area	[show]	Pacific Ocean	[show]

Quando um programa de televisão estava sendo produzido, a Lloyd's of London, uma seguradora marítima, foi questionada se cobrava taxas extras para navios que passassem

pelo triângulo das bermudas (<https://web.archive.org/web/20121023070855/http://woodshole.er.usgs.gov/project-pages/hydrates/bermuda.html>), e a resposta foi não, afinal, nenhum grande número de barcos afundou na região.

Figura 49: sobre a seguradora.

5. Is there a mystery regarding sinking of ships in the Bermuda Triangle?

No. I was involved in a television program called "The Bermuda Triangle" that was shown in Britain in about 1992 on Channel 4, the Equinox Programme and that was produced by John Simmons of Geofilms. At that time the producers checked with Lloyds of London to learn whether an unusually large number of ships had sunk in the triangle. They determined that large numbers of ships had not sunk there.

Uma pesquisa de 2013 (<https://www.bbc.com/news/science-environment-22806362>) identificou as áreas mais perigosas do mundo para navegação, e o **Triângulo das Bermudas não fez parte da lista.**

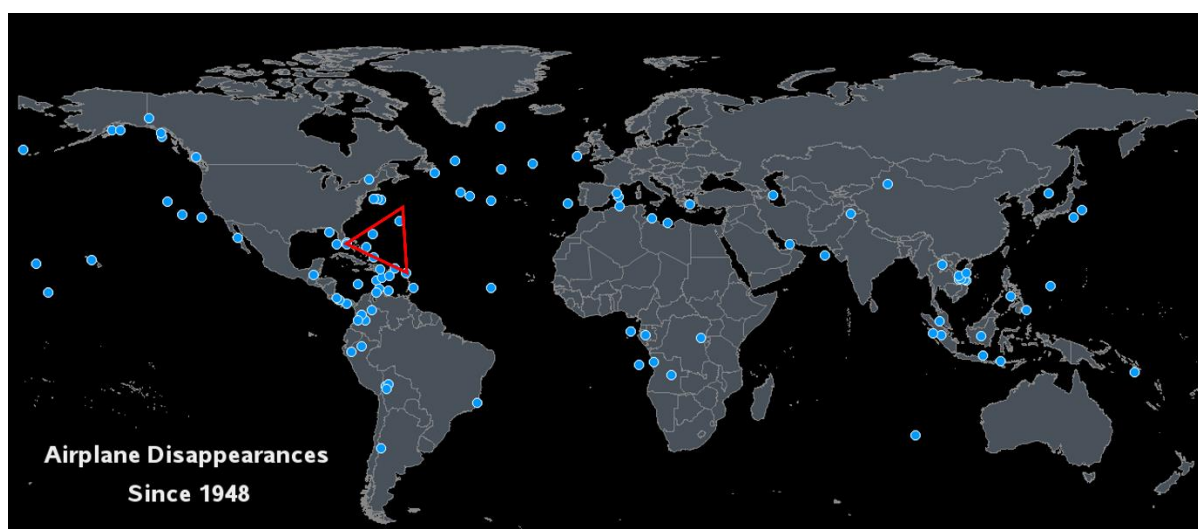
Figura 50: áreas do mundo mais perigosas para navegação.

Shipping incidents: Top 10 zones 1999-2011



Aviões desaparecem com alguma frequência, conforme a base de dados em <https://web.archive.org/web/20220929133550/http://news.aviation-safety.net/2014/03/18/asn-records-over-80-aircraft-missing-since-1948/> revela. Um mapa produzido através dela (<https://www.fastcompany.com/3027794/infographic-84-planes-thatve-vanished-off-the-face-of-the-earth>) nos mostra que **aviões desaparecem em múltiplas regiões do mundo**, e que o verdadeiro pico sequer se encontra sobre o Triângulo das Bermudas, mas mais abaixo, no Norte da América do Sul e no Mar do Caribe.

Figura 51: mapa de aviões desaparecidos.



Uma pesquisa de 2022 (https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4020456) analisou casos históricos de acidentes com barcos e aviões pelo mundo, e concluiu que **a incidência desses eventos não é maior no Triângulo das Bermudas**.

Figura 52: resumo da pesquisa.

Abstract

A fresh analysis of marine and aviation casualty statistics (1982-2015) from the US Coast Guard affirmed that the frequency of disappearances within the 'Bermuda Triangle' is not high compared to other regions. Although this result supports previous characterizations of this topic as a 'manufactured mystery,' this classic Fortean legend can inspire new studies on the legitimate issues of (a) periodic meteorological or environmental phenomena that can disrupt navigation safety and (b) circumstances or conditions that mediate people feeling or becoming physically lost due to unusual spatial disorientation effects.

Keywords: Bermuda Triangle, disappearances, disorientation, environmental anomalies, myth

17. PORQUE ESSES DESAPARECIMENTOS OCORREM?

Barcos e aviões desaparecem no mundo todo. As causas para o afundamento dos barcos ou a colisão com a água dos aviões (eliminando casos de colisão com terra em lugares remotos) são as mais variadas, conforme já verificamos, e envolvem tempestades, erros de navegação, panes e falhas estruturais, etc.

A partir do momento em que um avião ou barco afunda, se não há um campo de destroços imediatamente visível, **é extremamente difícil localizar o destroço principal** dada a vastidão do oceano **a menos que uma imensa força tarefa seja deslocada para fazê-lo**, o que nem sempre acontece. E esse campo **nem sempre é deixado**, especialmente **em casos de navios que afundam rápido ou de aviões que entram em contato com a água em uma posição próxima da vertical**.

Muitas vezes, destroços são eventualmente encontrados em praias ao redor do mundo, **mas passam despercebidos** porque não possuem números de série e **são confundidos com lixo regular**. Hoje, com o advento dos satélites, a localização de campos de destroços tem se tornado mais fácil, razão pela qual **desaparecimentos completos são mais raros**.

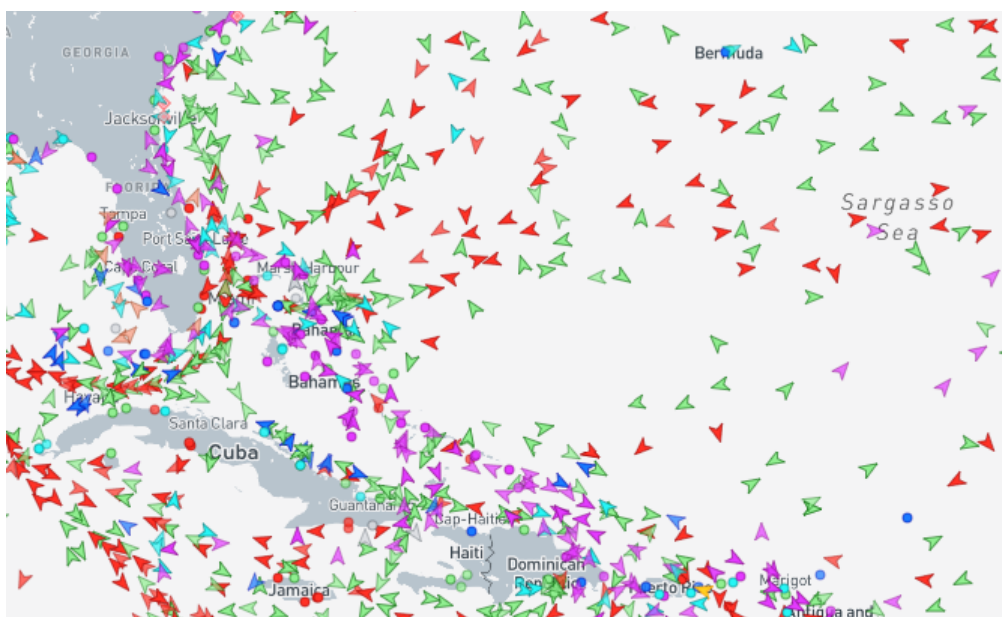
18. NAVIOS E AVIÕES EVITAM O TRIÂNGULO DAS BERMUDAS?

Uma rápida consulta ao Flightradar24 e ao VesselFinder, que mostram a posição de aviões e navios em tempo real (<https://www.flightradar24.com/26.57,-70.36/5> e <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-67.8/centery:26.3/zoom:5>) revela que o Triângulo das Bermudas é sobrevoado e navegado sem incidentes.

Figura 53: resultado no FlightRadar24.



Figura 54: consulta ao VesselFinder.

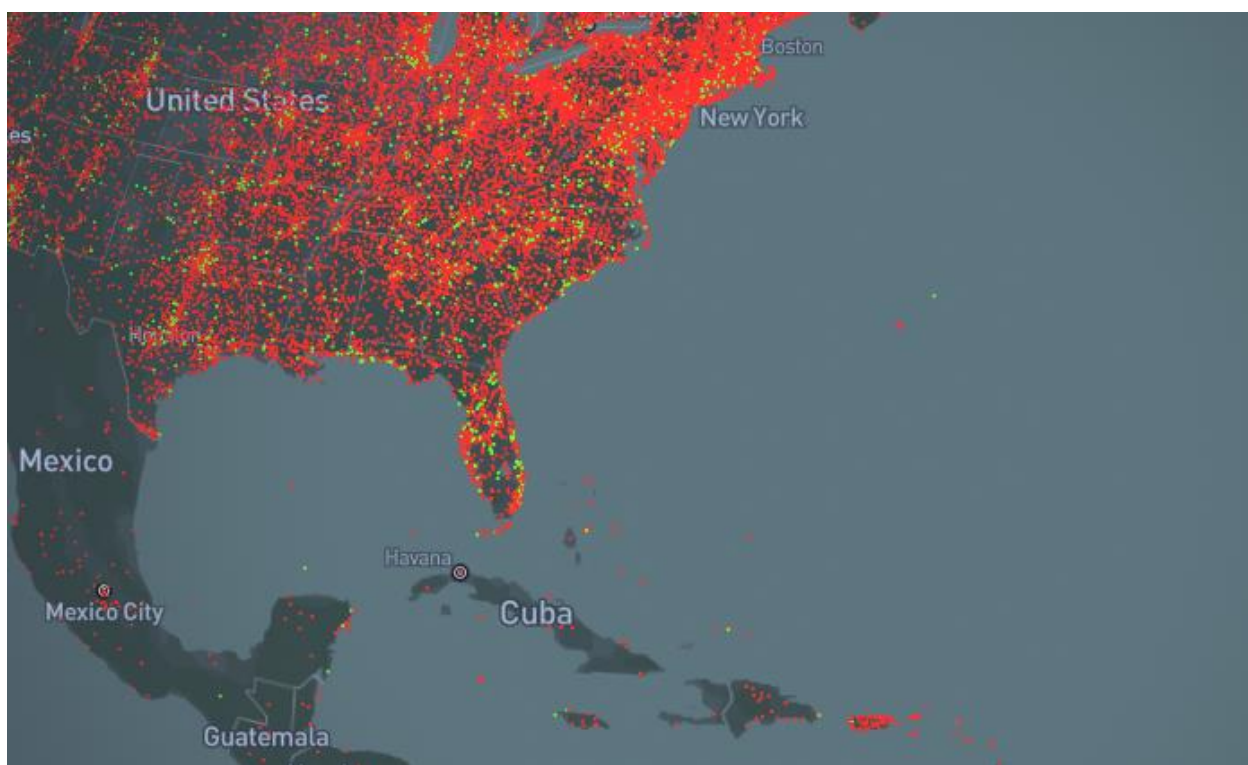


19. OVNIIS ESTÃO POR TRÁS DOS DESAPARECIMENTOS?

Em todo o mundo, pessoas reportam eventos anômalos em que objetos voadores não identificados são avistados, algumas vezes em associação com a água (saindo ou entrando dela, por exemplo).

Alguns desses eventos são relacionados ao Triângulo das Bermudas, mas **bases de dados não parecem indicar que o local seja de alta concentração**, mesmo quando corrigimos o mapa para densidade populacional. Isso é inesperado, quando consideramos que **americanos – os mesmos que reportam avistamentos em terra – viajam pela região constantemente**.

Figura 55: mapa de avistamentos (<https://nuforc.org/map/>) .



Assim, qualquer autor que se proponha a escrever sobre o Triângulo das Bermudas **encontrará pessoas com histórias de OVNIis para relatar sobre o local**. Isso, porém, **vale para qualquer lugar do mundo**, e não é evidência de que o Triângulo das Bermudas seja uma área propícia a esse tipo de avistamento – os dados, inclusive, **revelam o contrário**.

Dois OVNIIs teriam sido avistados pelo Google Maps na região do Triângulo das Bermudas. O primeiro deles (<https://www.brecorder.com/news/460221/google-maps-user-spots-mysterious-ufo-outside-bermuda-triangle>) é **claramente uma borboleta que foi fotografada apenas em uma das imagens** – a antena é até mesmo visível!

Figura 56: esse OVNI é uma borboleta.

Also, the so-called UFO is only visible in one frozen moment in time. When the virtual location is moved to where the cameras captured the next image, the object is no longer available. “Of course, a UFO might also avoid sticking around for too long, so we may never know,” as per *The Sun*.



Figura 57: borboleta semelhante.



O segundo (<https://www.dailymail.co.uk/news/ufos/article-12417547/People-think-Google-maps-captured-UFO-Bermuda.html>) é visto em resolução muito baixa.

Figura 58: segundo OVNI.

'That's crazy': People were shocked to find what they believed to be a UFO near the Caribbean Exhibit of Bermuda Aquarium, Museum and Zoo



Ao passo que pessoas não costumam postar imagens de pássaros individuais em poses como essa, uma pesquisa por revoadas de pássaros revela que pássaros, **ao alinharem suas asas com seus corpos, adquirem uma forma parecida**. E, logicamente, **um pássaro não precisa estar em uma revoada para apresentar esse padrão de voo**.

Figura 59: revoada de pássaros (<https://stock.adobe.com/pt/images/flock-of-goose-birds-flying-in-a-blue-sky-background-with-clouds-and-copyspace-common-wild-greylag-geese-flapping-wings-while-soaring-in-the-air-in-formation-migrating-waterfowl-animals-in-flight/515225865>).



Logo, afirmar que OVNI's são a causa para os supostos desaparecimentos na região é uma conclusão precipitada. Nenhum OVNI foi avistado até o momento engajando em qualquer atividade que resulte em um desaparecimento, e não há registros oficiais de pilotos avistando OVNI's associados a outros eventos anômalos na região.

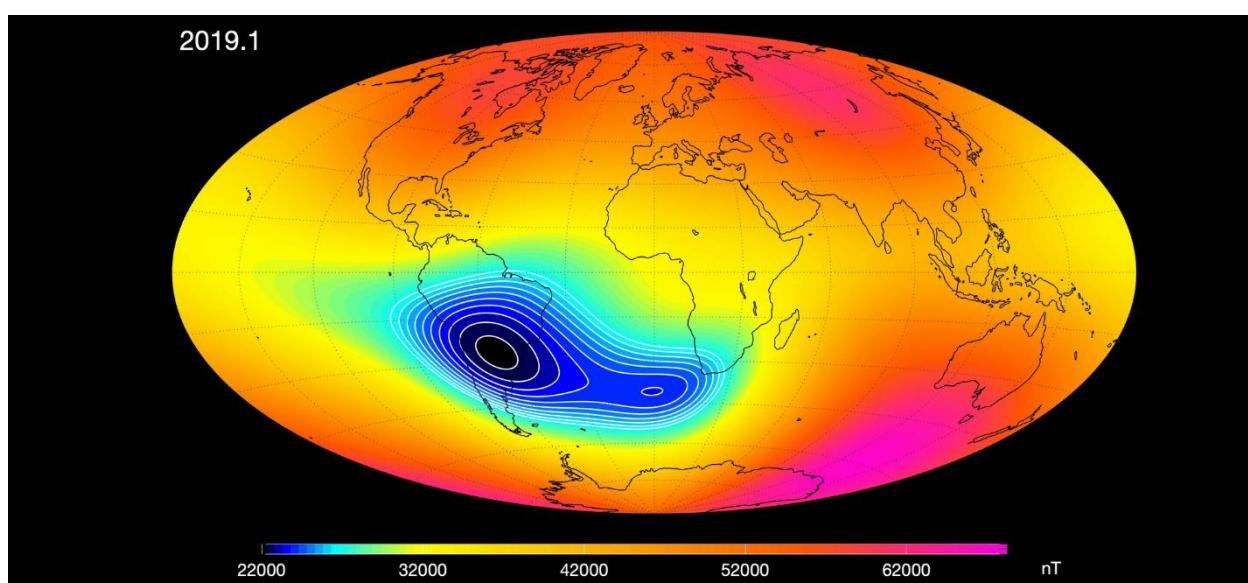
20. HÁ EVIDÊNCIAS DE UMA “NÉVOA ELETROMAGNÉTICA” NA REGIÃO?

A possibilidade de algum tipo de efeito eletromagnético afetar bússolas e instrumentos de navegação é bastante defendida, e começa com Colombo – cujas causas do fenômeno descrito **nós já conhecemos**. Ela segue para o Voo 19, e também já sabemos que Taylor pode ter visto ilhas, as confundido com as Keys, **e então concluído que a bússola não estava funcionando**.

Diariamente dezenas de aviões e embarcações passam pela região e, ainda assim, **não há qualquer demonstração publicada de interferência eletromagnética** na região em bússolas ou outros aparelhos.

No Hemisfério Sul existe, de fato, a Anomalia Magnética do Atlântico Sul, uma área onde o cinturão de Van Allen se aproxima mais da superfície e o campo magnético terrestre é menor. Porém, **não há quaisquer focos de acidentes náuticos ou aéreos na área onde a anomalia é mais forte**, e a anomalia sequer chega a afetar o triângulo das bermudas, que tem níveis normais de campo magnético.

Figura 60: Anomalia do Atlântico Sul.



Um dos defensores da hipótese de uma névoa eletrônica Bruce Geron, que afirma ter voado seu Beechcraft Bonanza em 4 de dezembro de 1970 junto com seu pai e seu parceiro de negócios. Há cerca de 300 metros de altura, ele notou que a nuvem ficava maior. Outra nuvem, ainda maior, apareceu ao lado, e Bruce não teve escolha a não ser voar por ela.

Ao adentrá-la, o interior se tornou escuro como a noite e Bruce via flashes de luz que iluminavam toda a aeronave. Em dado momento, ele concluiu estar dentro de um túnel cilíndrico e, chegando perto de sua saída após 30 minutos, o túnel começou a se fechar.

Os instrumentos de navegação começaram a falhar, e Bruce sentiu que alguma força havia tomado controle do avião. Finalmente, ele escapou do túnel e contactou o rádio, mas descobriu já estar em Miami: um voo que levaria 90 minutos levou apenas 30 e não gastou o combustível que deveria!

Apesar disso, Bruce **jamais forneceu transcrições dos registros que comprovem sua comunicação com a torre nesse dia, jamais preencheu qualquer documento formal relatando o ocorrido e jamais apresentou as outras duas testemunhas.** Por outro lado, Bruce **publicou e vendeu 4 livros sobre o tema.**

Figura 61: livros de Bruce.



Sem nenhuma evidência de Bruce, é fácil concluir porque a maioria da comunidade **ou considera Bruce ou um mentiroso completo, ou alguém que embelezou uma**

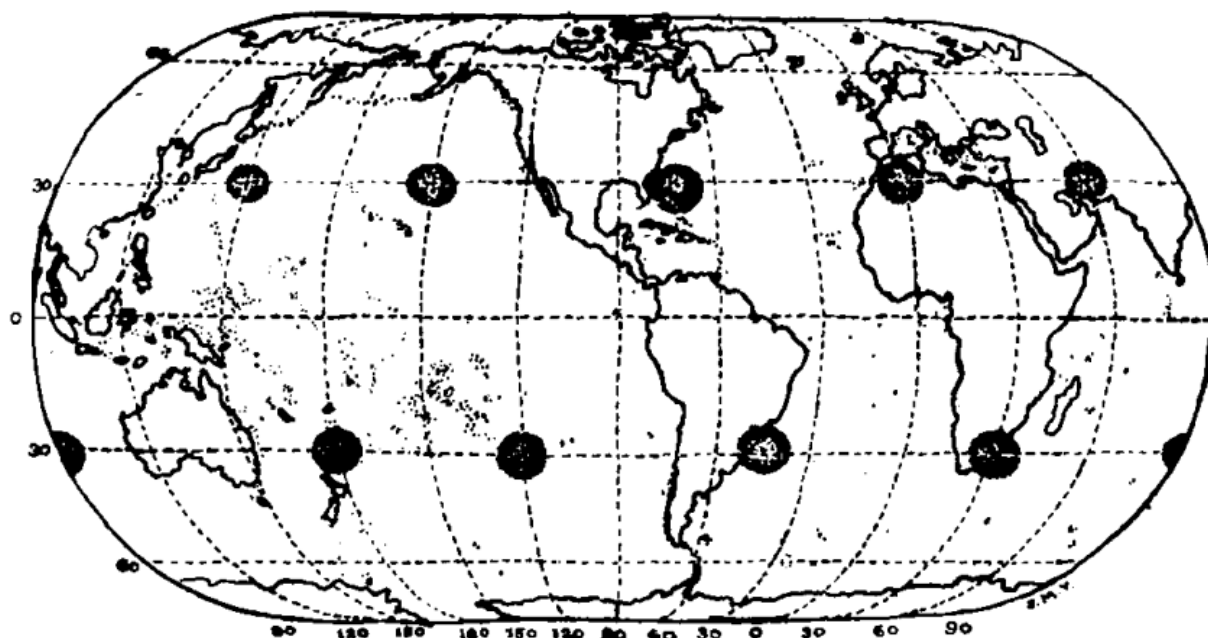
história sobre uma tempestade que viveu
(https://www.reddit.com/r/UnresolvedMysteries/comments/istwfy/bruce_germons_timebending_flight/).

Assim, também não parecem haver evidências de uma anomalia eletromagnética - afinal, **centenas de aparelhos de medição passaram pela região e não a registram.**

21. OS VÓRTICES INFAMES SÃO RESPOSTÁVEIS PELOS DESAPARECIMENTOS?

Os 12 vórtices infames (do inglês, *12 vile vortices*) são regiões um conjunto de 10 vértices (mais os 2 polos) na superfície terrestre onde eventos estranhos supostamente ocorrem ou a menos já ocorreram o passado.

Figura 62: vórtices infames.



Esses vértices são:

1. Mohenjo-daro, uma das maiores cidades da Civilização do Vale do Indo. A civilização de fato entrou em um declínio súbito em meados de 1900 a.C. e a cidade foi abandonada, mas várias outras passaram por processos parecidos (<https://www.britannica.com/list/6-lost-civilizations>) e não estão na lista. O local não é conhecido por acidentes aéreos.
2. Hamakulia, um vulcão submarino no Havaí, que por alguma razão não especificada foi escolhido entre uma lista de 23 vulcões ativos submarinos

(https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_submarine_volcanoes). Fora da literatura sobre os 12 vórtices, o local **não é conhecido como um ponto onde naufrágios ou quedas de aeronaves ocorrem.**

3. O próprio Triângulo das Bermudas.
4. Uma ruína megalítica na Argélia, em algumas fontes descrita como “ao sul de Timbuktu – como em <https://www.strangerdimensions.com/2014/07/15/12-vile-vortices-ivan-sanderson/>), em outras como um ponto no deserto sem nenhum tipo de ruína (<https://www.google.com/maps/d/u/0/embed?mid=1am8bXXZq97DuKPn-Xki-F7plsQI&ll=26.710036571814786%2C3.822036413356349&z=8>). Timbuktu fica no Mali, que já é ao sul da Argélia, logo, é impossível que a ruína fique ao sul de Timbuktu e na Argélia.
5. Mar do Diabo, no Japão, que de fato é uma região onde há registros de desaparecimentos, dessa vez associados a vulcões submarinos.
6. Estruturas megalíticas no Zimbábue, mais uma vez uma escolha genérica em uma região onde não há nada particularmente de destaque.
7. Ilha de páscoa, uma escolha razoável considerando que o local é de fato popular, mas sem qualquer relação com desaparecimentos.
8. Anomalia do Atlântico Sul, mais uma vez sem relação com desaparecimentos.
9. Bacia de Wharton, onde ocorreu um terremoto de magnitude 8,6 em 2012. Só desde então, ocorreram outros 8 terremotos de magnitude maior que 8 em outros lugares do mundo.

10. Fossa de New Hebrides, uma fossa submarina com 7,6 quilômetros de profundidade, não estando sequer entre as 10 mais profundas e sem históricos relevantes de naufrágios ou quedas de aeronaves.

Além disso, **a escolha é um tanto forçada**. Por exemplo, ilha de páscoa fica na latitude -27.1, e o Zimbábue fica entre -15.6 e -22.3, significando que **é impossível existir uma linha paralela ao Equador passando por esses dois lugares**.

Por fim, os 12 vórtices infames **são, apenas, uma lista de 10 pontos associados a alguma curiosidade na superfície terrestre**, sendo que 2 deles são conhecidos como associados a naufrágios e desaparecimentos aéreos, mas **ao menos 1 deles não merece a fama que possui**. A Terra é um local curioso, então **seria provável compilar uma lista semelhante para qualquer outra configuração**.

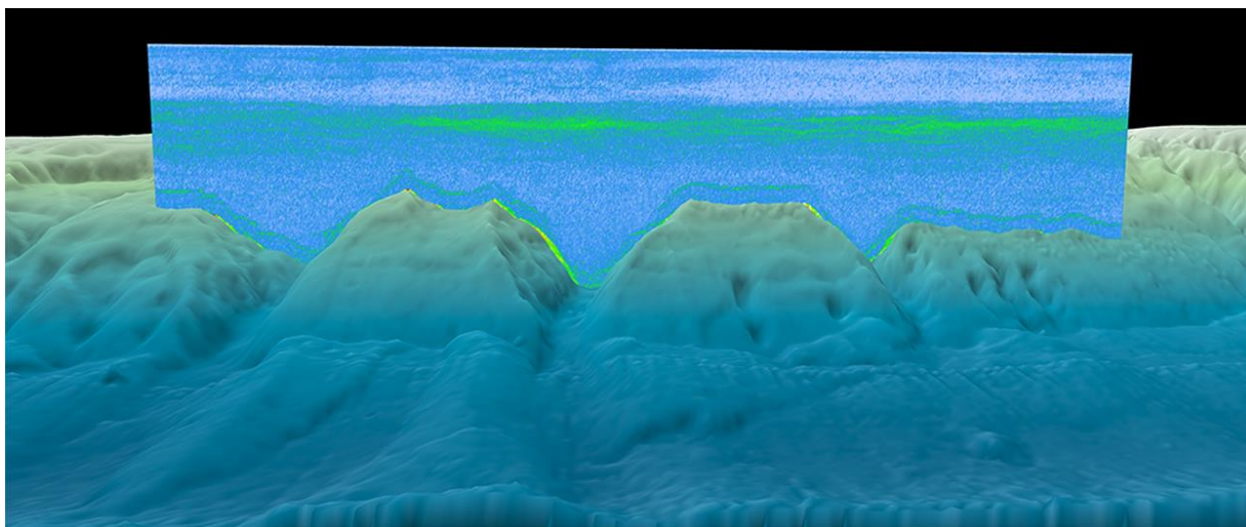
22. ATLÂNTIDA É RESPONSÁVEL PELOS DESAPARECIMENTOS?

Uma das explicações para os desaparecimentos é que há uma espécie de portal para Atlântida sob o triângulo das bermudas. Parte dos argumentos são a favor da existência de Atlântida em qualquer lugar: **esses serão analisados em um vídeo dedicado ao tema.**

Outra parte diz especificamente a respeito do Triângulo das Bermudas. Um deles é a existência de um suposto “falso fundo”, que se abriria para permitir o desaparecimento de barcos e aviões.

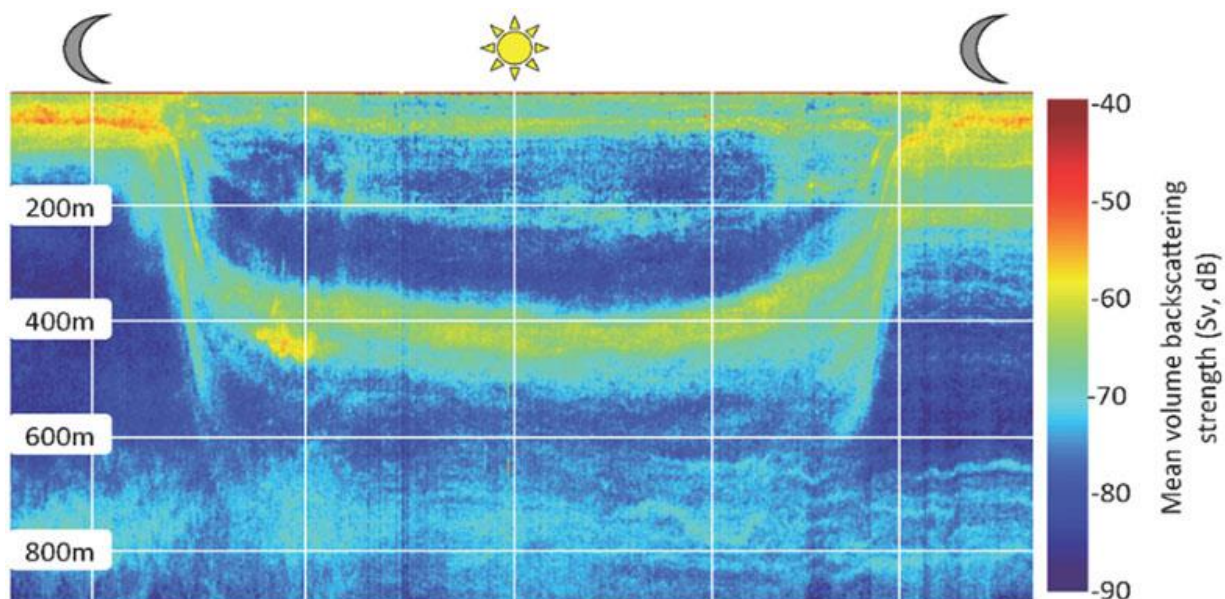
De fato, o conceito de “falso fundo” é real, e **diz respeito a uma camada de criaturas marinhas que se acumulam na região e são refletidas pelo sonar.** Charles Berlitz, que defende a hipótese de Atlântida, alega que essa é apenas uma desculpa para esconder o portal.

Figura 63: falso fundo.



Porém, o falso fundo **está presente em oceanos do mundo todo (não só nas Bermudas), e se comporta precisamente como esperamos que uma camada de organismos se comporte:** de acordo com padrões de migração em que maior profundidade é atingida durante o dia, e menor profundidade durante a noite.

Figura 64: movimentação do falso fundo.



Se o falso fundo fosse um portal físico que leva para Atlântida e muda de altitude todas as noites, isso produziria uma imensa assinatura acústica, **algo para o qual não temos nenhum registro.**

O mesmo autor afirma que ruínas submarinas em Bahamas são Atlântida. Ao passo que existem parques temáticos submarinos nas Bahamas, **esses evidentemente não são ruínas de Atlântida.**

Figura 65: parque temático nas Bahamas.



As “ruínas” as quais o autor se refere é a **Estrada de Bimini**, um trecho linear de 800 metros em que **algumas pedras triangulares são encontradas e meio a outras, de forma irregular.**



Pesquisas

(https://books.google.com.br/books/about/Research_Reports_National_Geographic_Soc.html?id=G5MQAQAAIAAJ&redir_esc=y) indicaram que **não haviam evidência de que a estrada havia sido construída artificialmente**, uma vez que as pedras **parecem se conectar com a rocha-mãe, e sempre terem estado lá, e não possuem nenhuma marca de ferramenta.**

Uma profecia dizia que Poseidia (ou Atlântida) emergiria em 1968 em Bimini, onde os primeiros templos seriam descobertos – **isso evidentemente não aconteceu** – mas Berlitz defende que os achados nas Bahamas são o cumprimento da profecia.

Figura 66: profecia em questão.

Poseidia will be among the first portions of Atlantis to rise again—expected in '68—and '69—not so far away.

Figura 67: nenhum templo foi descoberto até o momento.

power sources of Atlantis was to be found: “. . . In the sunken position of Atlantis or Poseidia, where a portion of the temples may be discovered under the slime of ages of seawater—near what is known as Bimini off the coast of Florida.”

O mesmo profeta, porém, também previu a segunda volta de Cristo para 1998 e do Anti-Cristo para 1990, além da destruição de cidades americanas como Nova York e São Francisco.

Dessa forma, a descoberta de rochas com aparente origem antropogênica nas Bahamas merece ser investigada. Porém, ela já foi, e a origem antropogênica é no momento considerada improvável até que surjam novas evidências. Não há novas ruínas na região que nos motivem a crer que Atlântida possa estar por trás dos desaparecimentos.

23.O MEGALODON É RESPONSÁVEL PELOS DESAPARECIMENTOS?

Em <https://www.youtube.com/watch?v=oFhKX0CSlzU&t=3s>, demonstramos que o Megalodon não mais nada pelos mares, seja no Triângulo das Bermudas, seja em qualquer outro lugar.

Figura 68: vídeo em questão.



Ainda assim, **essa não parece ser uma explicação válida para os desaparecimentos**. Um animal das proporções do megalodon deixaria uma imensa pegada ecológica na região, **algo que não observamos**.

Além disso, destroços de barcos encontrados **possuiriam marcas específicas, algo que não ocorre**. Já aviões **já foram vistos sendo engolidos por tubarões**. Ao passo que tubarões brancos já foram vistos consumindo lixo e outros destroços, **isso não se aplica a aviões e navios inteiros**.

24.UM BURACO NEGRO OU UM BURACO DE MINHOCAS SÃO RESPONSÁVEIS PELOS DESAPARECIMENTOS?

Buracos negros se formam em colapsos gravitacionais, que ocorrem no final da vida de algumas estrelas, e, potencialmente, em colisões de alta energia. O segundo caso nunca foi detectado, mas, se ele ocorre, a única fonte plausível em nosso planeta seria a chegada de raios cósmicos, que poderia resultar em micro buracos negros.

Porém, se esses micro buracos negros são formados – algo que, até o momento, não foi comprovado – então eles são extremamente instáveis e, por consequência, inofensivos, afinal raios cósmicos chegam à Terra a todo momento.

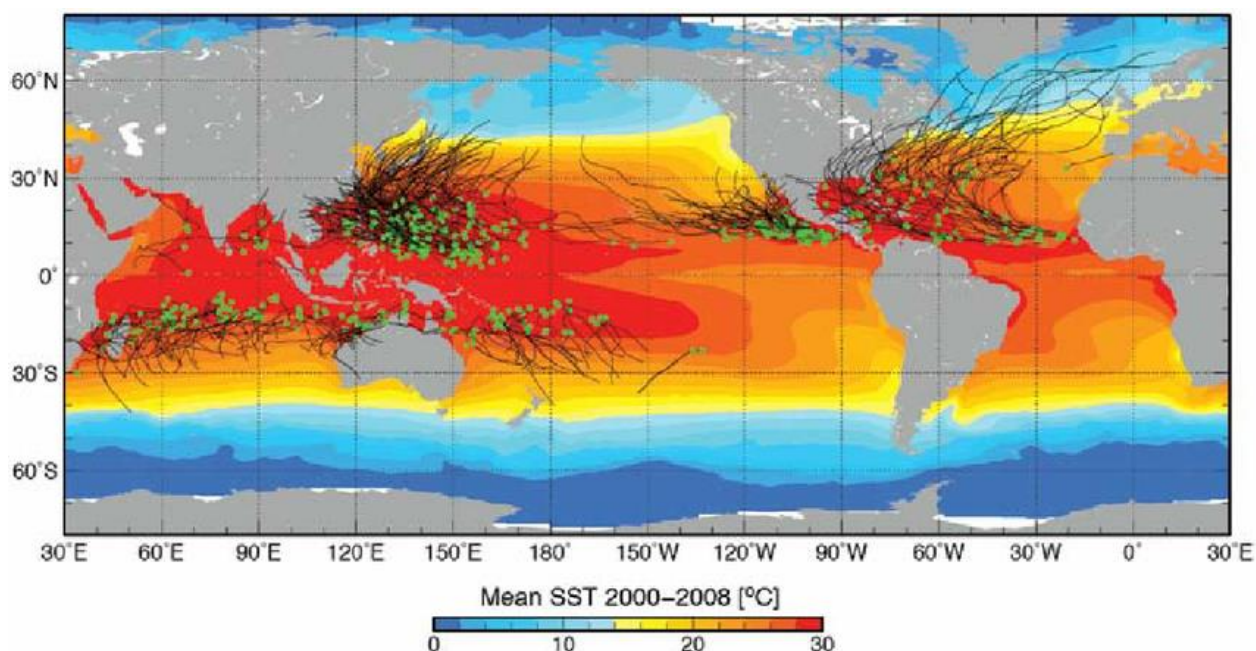
Sendo assim, é impossível que o aviões e barcos sejam engolidos por buracos negros. Um micro buraco negro decairia em pouco tempo, e um grande buraco negro já teria engolido o sistema solar segundos após engolir o primeiro barco.

Um buraco de minhoca é uma estrutura hipotética (isto é, cuja existência ainda não foi comprovada) que conecta dois pontos do espaço tempo, conforme uma solução das equações de campo de Einstein prevê. Porém, todos os modelos de buracos de minhoca não preveem que buracos de minhoca que poderiam ser atravessados por aviões e barcos, nem que se formariam espontaneamente na Terra.

25.CONDIÇÕES CLIMÁTICAS SÃO RESPONSÁVEIS PELOS DESAPARECIMENTOS?

Já verificamos que condições climáticas, em especial tempestades, **são responsáveis por múltiplos dos casos de desaparecimentos**. De fato, um mapa global indica que a região sofre alta incidência de ciclones (https://www.researchgate.net/figure/Global-map-showing-the-tracks-of-tropical-cyclones-category-1-and-above-during-the_fig1_45404096).

Figura 69: ciclones na região.

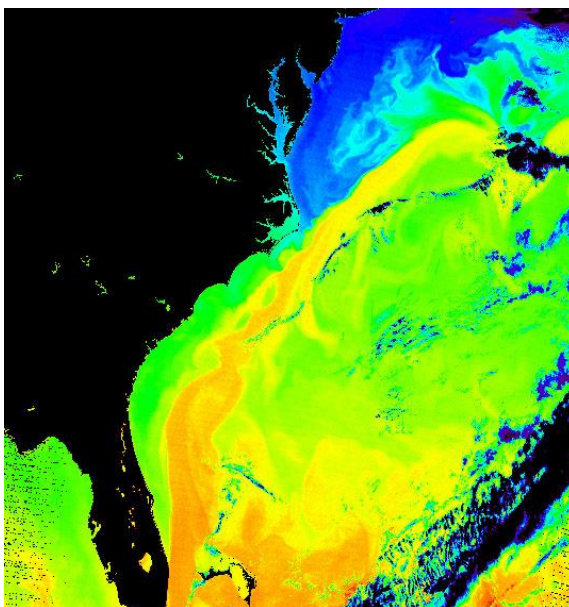


Outros fenômenos menos compreendidos também podem fazer parte dessa situação. **Vagalhões são ondas anormalmente grandes e imprevisíveis**, que podem ser perigosas para navios. Ainda não somos capazes de monitorar esse tipo de onda, mas em 2018 (<https://www.thesun.co.uk/news/6906519/bermuda-triangle-rogue-waves-university-of-southampton/>) pesquisadores explicaram o desaparecimento do USS Cyclops pela formação de ondas do tipo.

A corrente do golfo é uma corrente superficial que flui do Golfo do México para o norte da Flórida, atingindo velocidades de 2 metros por segundo. É possível que **destroços**

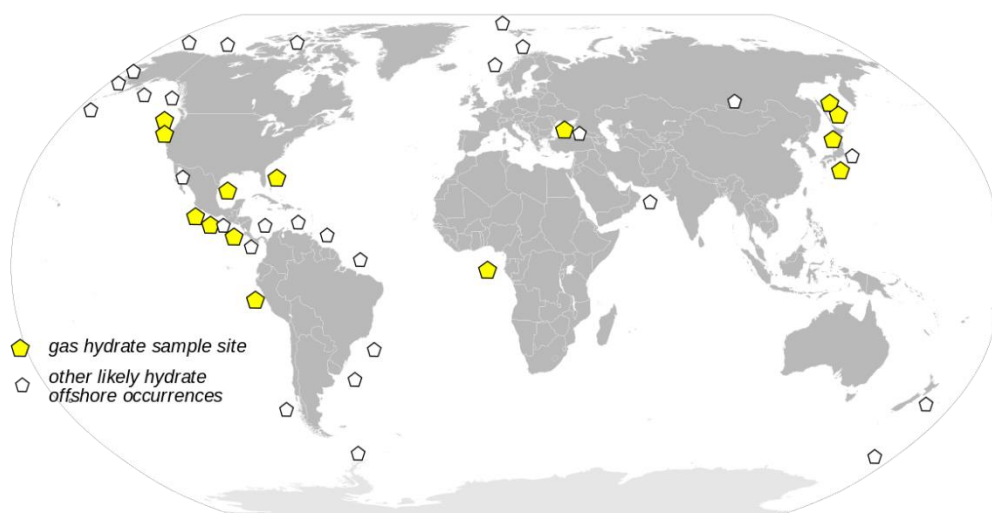
sejam carregados por ela, ou até mesmo que um pequeno avião ou um barco com problemas de motor sejam empurrados para longe da última posição reportada.

Figura 70: corrente do golfo.



Por fim – e menos provável como causa para os desaparecimentos – sabemos que há campos de metano na região. Em laboratório, já demonstramos que bolhas de gás liberadas na água **podem afundar um navio, já que a água não mais fornece empuxo suficiente.**

Figura 71: campos de metano.



26.CONCLUSÕES

Assim, podemos concluir que, apesar da fama, **o Triângulo das Bermudas é uma região usual**. Casos de desaparecimentos ocorrem nela, mas **ocorrem em todos os lugares do mundo e não há uma frequência maior associada ao Triângulo das Bermudas**.

Explicações mundanas e adequadas para esses desaparecimentos incluem condições climáticas, tripulações resgatadas, falhas estruturais ou mecânicas, motins, erros de navegação, panes, turbulências, farsas ou casos que ocorreram longe, mas foram atrelados à lenda. Existem casos inexplicáveis – assim como em qualquer outra região do mundo – mas **isso se deve à falta de evidências disponíveis e não a uma evidência inexplicável**.

Ao contrário do alegado, o Triângulo das Bermudas **é diariamente percorrido por dezenas de embarcações e aeronaves**, que **o fazem sem nenhum tipo de incidente**.

Explicações fantásticas, como OVNI's, névoa eletromagnética, vórtices infames, Atlântida, monstros marinhos, buracos negros e buracos de minhocas, **portanto, não são necessárias**.